

# TRANSPORT

MIESIĘCZNIK DO ZWIĘCZONY  
EKONOMICZNE TRANSPORTU



ROK VI WARSZAWA WRZESIEŃ 1954

Nr 9



# T R E Ś Ć N U M E R U

|                                                                                  |     |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----|
| — Sprawnie wykonać przewozy jesiennie                                            | 257 |
| W. MŁODECKI — Koordynacja transportu kolejowego i samochodowego                  | 259 |
| S. MINORSKI — Dziesięć lat lotnictwa cywilnego                                   | 263 |
| T. JACOBI — Porty morskie w dziesięcioleciu                                      | 265 |
| CZ. GIERALTOWSKI — Zagadnienia obniżki kosztów własnych transportu samochodowego | 267 |
| Z. SZKOP — Zagadnienie bocznic kolejowych                                        | 269 |
| M. MADEYSKI — Sprawa książki obrachunkowej kierowcy                              | 271 |
| ST. SIERPIŃSKI — Przewozy jesiennie żeglugi śródlądowej                          | 274 |

## TRANSPORTOWCY PISZĄ

|                                                                       |     |
|-----------------------------------------------------------------------|-----|
| T. BORYSIEWICZ — W sprawie pomocników kierowców samochodowych         | 275 |
| ST. GOŹDZIEWSKI — Możliwości obniżenia kosztów własnych w transporcie | 277 |

## DZIAŁ INFORMACYJNY

|                                                                             |     |
|-----------------------------------------------------------------------------|-----|
| S. G. — Przewozy zbóż i innych ziemiopłodów ze zbiorów 1954 roku            | 278 |
| S. G. — Organizacja terenowej koordynacji przewozów                         | 279 |
| K. K. — Biuletyn Ministerstwa Kolei                                         | 279 |
| J. B. — Przejmowanie zadań transportu kolejowego na krótkie odległości      | 279 |
| Z. B. — Zaopatrzenie pojazdów samochodowych w części zamienne               | 280 |
| J. B. — Liczniki odległości pojazdów mechanicznych                          | 280 |
| W. M. — Gospodarka zużytym ogumieniem samochodowym                          | 281 |
| J. B. — Normy zużycia materiałów pędnych                                    | 281 |
| K. K. — Bony na materiały pędne i smary                                     | 281 |
| J. B. — Wykorzystanie pustych przebiegów ciężarowych pojazdów samochodowych | 282 |
| J. B. — Termin wymiany praw jazdy                                           | 282 |
| K. K. — Normy państwowe dotyczące komunikacji                               | 282 |
| A. L. — Bhp przy użytkowaniu butli z gazami sprężonymi                      | 283 |
| K. K. — Zasady obrotu towarowego w transzycie organizowanym                 | 283 |
| E. P. — Żegluga oraz utrzymanie wód granicznych na Odrze i Nysie Łużyckiej  | 283 |
| K. K. — Oszczędne i racjonalne wykorzystanie paliw stałych                  | 284 |
| TARYFY I ZARZĄDZENIA                                                        | 284 |

## KRONIKA

|                                  |     |
|----------------------------------|-----|
| — Jak pracują nasi transportowcy | 284 |
|----------------------------------|-----|

## CO CZYTAĆ

|                                                          |     |
|----------------------------------------------------------|-----|
| A. ROSTOCKI — Recenzja skryptu „Budownictwo samochodowe” | 288 |
|----------------------------------------------------------|-----|

## WYSTAWA WYNALEZCZOŚCI I POSTĘPU TECHNICZNEGO WE WROCŁAWIU (III str. okładki)

## Z PRASY FACHOWEJ

(IV str. okładki)

Zdjęcie na pierwszej stronie okładki przedstawia samolot pasażerski, eksploatowany na Polskich Liniach Lotniczych „Lot” (patrz artykuł na stronie 263 „Dziesięć lat polskiego lotnictwa cywilnego”).

Zdjęcia na stronie 257 u góry przedstawiają przodowników pracy w transporcie. Z lewej strony — ob. Franciszek Szymerski, przejechał na autobusie marki „Skoda” 130.000 km (norma 120.000 km), poczem podjął dalsze zobowiązanie przejechania 15.000 km, które również wykonał z nadwyżką. Jeździ bez awarii, zobowiązał się wykonać plan w osobo/km w 110 proc., oszczędzać paliwo — 110 l. mies, ogumienie — 20.000 opono/km. Realizuje hasła: „Mój samochód świadczy o mnie”, „Ja nie opóźnię autobusu” i „Gotowość techniczna autobusu zależy ode mnie”. Z prawej strony — ob. Kazimierz Duszyński — przejechał na autobusie marki „Skoda” 135.257 km i do naprawy głównej oddał autobus na chodzie. Oszczędza 150 l. paliwa. miesięcznie i 80.000 opono/km ponad normę. Jeździ bez awarii. Realizuje hasła: „Mój samochód świadczy o mnie”, „Ja nie opóźnię autobusu” i „Gotowość techniczna autobusu zależy ode mnie”.

Wydawca i Administr. „WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE”, Warszawa, Kazimierzowska 52

Redaguje Komitet Redakcyjny

Adres Redakcji: Warszawa, Pl. 3 Krzyży 5. PKPG, Depart. Komunikacji i Łączności.

Sekretariat Redakcji czynny codziennie. Tel. 8-80-81, wewn. 247. Telefon bezpośredni 8-08-81.

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

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

Drukarnia RSW „Prasa”, Al. Jerozolimskie 125. Zam. 1545. 30. VII-54 r.

5-B-19037





# TRANSPORT

MIESIĘCZNIK



Rok VI

Warszawa, wrzesień 1954 r.

Nr 9

## Sprawnie wykonać przewozy jesienne

Okres przewozów jesiennych, będący szczytowym okresem pracy dla kolejnictwa, transportu drogowego i żeglugi śródlądowej nie wymaga zwiększenia wysiłków i wydajności pracy wyłącznie przedsiębiorstw przewozowych. Jest to okres, w którym jak gdyby dokonuje się egzaminu sprawności pracy pracowników służb transportowych w poszczególnych jednostkach gospodarczych w przemyśle, skupie i obrocie towarowym, w budownictwie i innych działach gospodarki narodowej.

Wskazania Partii i Rządu zobowiązują pracowników naszego transportu do pełnego i terminowego zabezpieczenia przewozów ziemiopłodów dla zaopatrzenia ludności i przemysłu przetwórczego, przewozów artykułów przemysłowych, opału i surowców tak, aby potrzeby w tym zakresie szerokich mas ludności i gospodarki narodowej w pełni zostały zaspokojone.

Zadania, stojące w br. przed transportem w okresie przewozów jesiennych, są wyższe od lat ubiegłych i stawiają wyższe, niż w latach ubiegłych wymagania. Przewozy jesienne powinny w roku bieżącym być wykonane nie tylko w sposób pełny i terminowy, ale znacznie powinna być zwiększona kultura przewozu.

Wszystko to wymaga, aby w okresie najtrudniejszej i najbardziej odpowiedzialnej pracy zacieśniła się współpraca i współdziałanie służb transportowych z pracownikami przedsiębiorstw przewozowych.

W okresie jesiennych przewozów, oprócz zwiększonych dodatkowych przewozów płodów rolnych i innych produktów rolnictwa musi być utrzymane normalne zaopatrzenie ludności i gospodarki narodowej w artykuły i surowce. Ważnym zadaniem jest, aby w okresie tych wzmożonych przewozów nie wozić tych ładunków, których przewiezienie w tym czasie nie jest niezbędne i może być odłożone na okres późniejszy lub dokonane przed okresem przewozów jesiennych. Dotyczy to szczególnie takich ładunków, jak materiały budowlane, drewno, węgiel opałowy oraz dla cukrowni i szeregu innych artykułów.

Poza odciążeniem przewozów jesiennych od tego rodzaju ładunków powinna być zwrócona duża uwaga na potrzebę odciążenia transportu kolejowego normalnotorowego od tych wszystkich przewozów, które mają być dokonane innym transportem. Jest to niezbędne, aby koleje normalnotorowe mogły przejąć w okresie przewozów jesiennych te wszystkie przewozy, których wykonanie ma najważniejsze znaczenie dla ludności i gospodarki narodowej.

Ze wszystkich bowiem rodzajów transportu — transport kolejowy w Polsce posiada decydujące znaczenie dla wykonywania obsługi przewozowej kraju. Znaczenie to wzrasta jeszcze w okresie szczytowych, jesiennych przewozów. Stąd zagadnienie właściwej i dobrej pracy transportu kolejowego w czasie przewozów czwartego kwartału zadecyduje o pomyślnym wykonaniu zadań postawionych w zakresie obsługi przewozowej kraju. Dlatego też współpraca i współdziałanie pracowników służb transportowych i kolejarzy powinno być szczególnie ściśle skierowane dla pełnego i sprawnego wykonania przewozów jesiennych.

Niewątpliwie dobra i ofiarna praca kolejarzy — czołowego oddziału polskiej klasy robotniczej — przezwycięży wszelkie trudności w wykonywaniu przewozów

jesiennych. We wrześniu br. przypada wielkie święto każdego pracownika transportu kolejowego. W dniu 12 września, po raz pierwszy w historii polskiego transportu, kolejarze będą obchodzić swoje święto — „Dzień Kolejacza”. Stanie się on podsumowaniem wielkich osiągnięć polskiego kolejnictwa, a jednocześnie czynnikiem mobilizującym szerokie masy pracowników PKP do jeszcze lepszej i bardziej ofiarnej pracy dla dobra Ludowej Ojczyzny.

Zadania transportu kolejowego w wykonaniu tego rocznych przewozów jesiennych wymagają dalszego podnoszenia pracy kolej na wyższy poziom.

Krajowa Narada Kolejarzy, która odbyła się w sierpniu br., wskazała na potrzebę podniesienia wydajności pracy, zwiększenia walki o ekonomiczną pracę kolei oraz masowego udziału kolejarzy w socjalistycznym współzawodnictwie.

Wykonanie zwiększonych przewozów jesiennych, przy jednoczesnym obniżeniu kosztów własnych przewozu, wymaga zaostrzenia walki o pełne wykonanie planu przewozowego, o utrzymanie regularności biegu pociągów, o przyspieszenie obrotu wagonów i parowozów, o zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pociągów i bezawaryjną pracę.

Szczególnie odpowiedzialne zadania w wykonaniu przewozów jesiennych ciąży na pracownikach służby mechanicznej, handlowej i ruchu. Od poziomu pracy maszynistów i ich pomocników, w utrzymaniu na wysokim poziomie stanu technicznego parowozów, w wydłużeniu przebiegów parowozów dobowych i międzynaprawczych zależy sprawne wykonanie przewozów, zależy również obniżenie kosztów przewozu w szczególności w zakresie paliwa i smarów.

Pracownicy służby ruchu — manewrowi, ustawiacze, zwrotniczowie, nastawniczowie, dyżurni ruchu i dyspozytorzy, pracownicy drużyn konduktorskich i personel stacyjny — w ogromnej mierze decydują o sprawnej pracy kolei. Ich zadania w zakresie przewozów jesiennych w znacznej mierze wzrosną. Właściwe „zageszczanie” pracy rozrządowej, zmierzającej do skrócenia postoju wagonów na stacjach, bezawaryjnego przetwarzania wagonów, właściwe i dokładne ustawianie drogi przebiegu pociągów i wagonów w znacznym stopniu wpływa na sprawność pracy kolei. Ogromne znaczenie posiada dla wykonania przewozów jesiennych walka o wyeliminowanie przestojów pociągów towarowych na stacjach pośrednich, prawidłowe organizowanie wyprzedzania i krzyżowania się pociągów; w dużej mierze usprawnia pracę operatywną prowadzenie — przez dyspozytorów — pociągów towarowych.

Pracownicy służby handlowej posiadają największą styczność z klientami kolei — nadawcą i odbiorcą ładunku. W dużej mierze od ich właściwej i operatywnej pracy zależy zwiększenie stopnia wykorzystania taboru poprzez podniesienie wielkości statycznego załadunku wagonu towarowego. Pracownicy służby handlowej w znacznym stopniu wpływają na podniesienie kultury przewozów przez zabezpieczenie przesyłek przed zniszczeniem lub ubytkiem, przez wydanie zdecydowanej walki z brakoróbstwem w ładowaniu przesyłek, w sporządzaniu dokumentów handlowych, przez racjonalne organizowanie przewozów drobnicowych.



Wielkie znaczenie pracowników ruchu transportu kolejowego, a również i drogowców, warsztatowców, rewidentów i innych służb PKP w wykonywaniu przewozów jesiennych nie powinny przesłaniać faktu, że w znacznej mierze na sprawne wykonanie przewozów jesiennych mają wpływ służby transportowe poszczególnych jednostek gospodarczych na wszystkich szczeblach organizacyjnych od zakładu przemysłowego, aż do ministerstwa włącznie.

Właściwa praca służb transportowych w okresie przewozów jesiennych usprawnia pracę kolei, przyczynia się do podniesienia możliwości przewozowych kolei i odwrotnie — zła praca klientów — nadawców lub odbiorców pogarsza pracę kolei, obniża zdolność przewozową, pogarsza koszty przewozów, przyczynia się do niewykonania ustalonych zadań przewozowych.

Podstawowe zadanie i obowiązek pracowników służb transportowych to — podnieść na wyższy poziom pracę swoich jednostek, przede wszystkim własnych gospodarstw kolejowych i bocznic kolejowych, zacieśnić współpracę z koleją, sprawnie wykonywać naładunki i wyładunki, skracać obrót wagonów na bocznicach, wykorzystywać wagony kolejowe.

Zdolność przewozowa kolei zależy w przeważającej mierze od kształtowania się trzech mierników: ilo stanu roboczego wagonów, obrotu wagonu towarowego oraz statycznego załadunku wagonu towarowego.

Na kształtowanie się każdego z tych mierników posiada w pewnym stopniu wpływ klient kolei — nadawca lub odbiorca ładunku. Zadaniem więc w okresie wzmożonych przewozów jesiennych będzie wykorzystanie wszelkie możliwości w kierunku najbardziej pożytecznego wypracowania podstawowych mierników zdolności przewozowej kolei.

Stosunkowo najmniejszy wpływ posiada klient kolei na utrzymanie przez kolej właściwego ilo stanu roboczego wagonów. Bezawaryjna praca na bocznicach przemysłowych, nieuszkadzanie wagonów pod naładunkiem lub wyładunkiem ma znaczny jednak wpływ na zwiększenie ilości wagonów zdalnych do eksploatacji, a więc zwiększa możliwości przewozowe kolei. Szczególną uwagę należy w tym zakresie zwrócić na dokonywanie naładunków lub wyładunków sposobem zmechanizowanym. Niewłaściwa praca urządzeniami mechanicznymi może powodować uszkodzenia wagonów, co szczególnie groźnie występuje w hutnictwie. Na zwiększenie ilo stanu wagonów można wpłynąć również przez zwrot kolei w okresie przewozów jesiennych dzierżawionych wagonów w stanie pełnej zdolności do eksploatacji.

Wykorzystując wyżej podane możliwości klienci kolei mogą i powinni pomóc kolei w okresie przewozów jesiennych, przyczyniając się w swoim zakresie do zwiększenia ilo stanu roboczego wagonów.

Poważne możliwości posiadają klienci w zakresie poprawy obrotu wagonu kolejowego — tego decydującego wskaźnika pracy eksploatacyjno-technicznej transportu kolejowego. Ważnym elementem obrotu wagonu jest bowiem czas naładunku i wyładunku, który w dużej, decydującej mierze zależy od pracy służb transportowych. Odnosi się to zarówno do pracy na własnej bocznicie kolejowej, jak i na torach ogólnoladunkowych.

Podstawowym obowiązkiem służb transportowych, obowiązkami, który szczególnie rygorystycznie powinien być zachowany, jest dokonywanie operacji ładunkowych w terminach na to przewidzianych oraz dążenie do skrócenia tych terminów. W żadnym wypadku służba transportowa nie powinna dopuszczać do gromadzenia się wagonów pod naładunkiem lub wyładunkiem ponad dozwolone terminy. Każdy wagon kolejowy powinien być w możliwie najkrótszym czasie naładowany lub wyładowany, a następnie wyprawiony z bocznic kolejowej, tak, aby w najkrótszym czasie mógł być dalej wykorzystany dla naładunku.

Duża ilość przetrzymywanych wagonów ponad dozwolone terminy wynika z niewłaściwej współpracy pomiędzy nadawcą a odbiorcą, co się wyraża w braku lub niewłaściwym sporządzaniu harmonogramów dostaw

lub ich nieprzestrzeganiu. Konsekwencją takiego stanu jest to, że wagony odbiorca otrzymuje nie rytmicznie, nie sukcesywnie, ale szturmowo skumulowane, co jest często przyczyną nierozładowania tych wagonów w odpowiednim czasie. Również niewłaściwa współpraca służby transportowej z jednostką PKP w zakresie awizowania lub przedawizowania może powodować nieprzygotowanie się nadawcy lub odbiorcy do przybycia wagonów, a często w wyniku takiego stanu rzeczy — przetrzymanie wagonów.

Nieprzetrzymywanie wagonów pod operacjami ładunkowymi, skrócenie, w wyniku tego, pobytu wagonu na bocznicie kolejowej lub pod operacjami ładunkowymi na torach ogólnoladunkowych powinno być bojowym zadaniem służb transportowych w okresie natężonej pracy przewozowej w IV kwartale. Skrócenie jedynie o 1 godzinę postoju wagonów pod operacjami ładunkowymi pozwoliłoby w skali rocznej na dodatkowe przewiezienie przeszło 1,5 mln. ton różnego ładunku bez potrzeby zwiększenia ilości wagonów towarowych. Ogrom tej cyfry powinien zmobilizować pracowników służb transportowych do wykrycia wszystkich możliwości i rezerw tkwiących w ich pracy.

Innym, ważnym czynnikiem wpływającym na polepszenie obrotu wagonu towarowego jest wykorzystanie nowoczesnych metody ładowania wagonów spod wyładunku do ponownego naładunku, tzn. stosowanie tzw. podwójnych operacji ładunkowych. W wyniku wykorzystywania na własnych bocznicach otrzymanych z ładunkiem wagonów dla własnego naładunku likwiduje się próżne przebiegi wagonów towarowych i w znacznym stopniu skraca się obrót wagonu towarowego. Jeżeli przyjąć, że średnio w całym obrocie wagonu 1/3 drogi przebywa wagon w stanie próżnym, to zastosowanie podwójnych operacji ładunkowych likwiduje w ogóle przebieg wagonów w stanie próżnym, a więc w ogromnej mierze przyczynia się do poprawy obrotu.

Rezerwy tkwiące w wykorzystaniu wagonu towarowego są w większości zakładów o dużym naładunku i wyładunku poważne. Baczniejsze zwrócenie uwagi służb transportowych na to zagadnienie jest w obecnym okresie niezbędne. Szerokie zastosowanie podwójnych operacji ładunkowych na bocznicach kolejowych oraz na torach ogólnoladunkowych powinno w okresie przewozów jesiennych szczególnie przybrać na sile. Podobnie jak w skróceniu czasu operacji ładunkowych, tak i w stosowaniu podwójnych operacji ładunkowych powinni wziąć udział wszyscy pracownicy służb transportowych. Masowy ruch współzawodnictwa o jak najkrótszy postój wagonu pod operacjami ładunkowymi oraz o największe wykorzystanie ilości wagonów spod wyładunku do ponownego naładunku powinien w okresie przewozów jesiennych i dalej w okresie całej pracy służb transportowych szeroko się rozwinąć.

W dużym stopniu klienci kolei — nadawcy poszczególnych ładunków mają wpływ na kształtowanie się ważnego wskaźnika wykorzystania ładowności wagonu — statycznego załadunku wagonu towarowego. Od właściwego zaplanowania i zapotrzebowania wagonu i zgodnie z charakterystyką nadawanego do przewozu ładunku zależy w dużej mierze wykorzystanie tego wagonu. Istnieją różne metody zwiększenia stopnia wykorzystania ładowności lub pojemności, w przypadku ładunków przestrzennych, wagonów. Stosowanie np. mieszanego ładowania towarów ciężkich i lekkich, prasowanie przed przewozem ładunków wysoce przestrzennych, jak np. makulatura, słoma, siano, lekki złom itp. pozwala nie tylko na dotrzymanie ustalonych technicznych norm ładunkowych, ale nawet na ich przekroczenie wszędzie tam, gdzie zwiększenie obciążenia jest eksploatacyjnie możliwe. Zadaniem pracowników służb transportowych powinno być wykonanie planu przewozowego nie tylko w ilości zaplanowanych ton, ale w ilości wagonów ustalonej planem, a dążeniem powinno być zmniejszenie ilości załadowanych wagonów przy pełnym wykonaniu tonażowego planu przewozów.

Okres przewozów jesiennych wymaga zwiększenia ze strony klientów kolei dyscypliny przewozowej. Praca naładunkowa i wyładunkowa powinna być organizo-



wana i wykonywana przez całą dobę oraz w niedziele i święta. Żaden wagon nie może w żadnym przypadku z tytułu źle zorganizowanej pracy ładunkowej stać w przestoju. Szczególna uwaga powinna być zwrócona na konieczność zachowania rytmicznej pracy przy naładunku. Wszelkie uchybienia w dyscyplinie przewozów, jak dokonywanie nieracjonalnych przewozów, a w szczególności przewozów wtórnych i zbędnych oraz reekspedycje wagonów nie powinny mieć miejsca.

Wykonywanie planu przewozowego w okresie natężonych przewozów jesiennych powinno być poddane szczególnej i operatywnej kontroli. Kontrola wykonania planu ciągła i natychmiastowa może jedynie pomóc w przezwyciężeniu przejściowych trudności w wykonywaniu przewozów jesiennych.

Przygotowania do wykonania przewozów jesiennych powinny być już w zasadzie dokonane. W okresie pierwszych dwóch tygodni września należy jeszcze raz sprawdzić wszystkie urządzenia techniczne, służące do wykonywania operacji ładunkowych, pracy manewrowej itp., aby były w stanie gwarantującym pełną sprawność w okresie natężonej pracy.

Służba transportowa, odpowiedzialna w pierwszym rzędzie za sprawność przewozów na swoim terenie, powinna zagwarantować sobie pełną współpracę pra-

cowników służb zaopatrzenia i zbytu, pełną obsadę ekip ładunkowych oraz pracowników obsługi bocznicowej.

Kierownicy zakładów i przedsiębiorstw muszą pamiętać, że w okresie przewozów jesiennych służba transportowa wymaga szczególnej troski i opieki, a bardzo często i pomocy ze strony innych służb zakładu lub przedsiębiorstwa. Trzeba pamiętać, że od sprawnej pracy przy naładunku i wyładunku oraz przy innych czynnościach transportowych zależy w znacznym stopniu nie tylko zabezpieczenie przewozów poszczególnego zakładu, ale, co jest najważniejsze, sprawne wykonanie przewozów ziemiopłodów oraz zabezpieczenie przewozów dla ludności i gospodarki narodowej.

Pracownicy przedsiębiorstw przewozowych, a przede wszystkim pracownicy transportu kolejowego oraz pracownicy służb transportowych stoją przed rocznym egzaminem sprawności i umiejętności. Od poziomu ich pracy będzie w decydujący sposób zależne sprawne, w pełni i terminowe wykonanie przewozów jesiennych. Istnieją wszelkie dane ku temu, aby twierdzić, że jak w latach ubiegłych pracownicy polskiego transportu nie zawiodą, wykonując każdy na swoim posterunku trudne i odpowiedzialne, ale zarazem wielce zaszczytne zadanie.

W. MŁODECKI (Warszawa)

## Koordynacja transportu kolejowego i samochodowego (I)

Koordynacja pracy transportu samochodowego i kolejowego w miarę rozwoju gospodarki samochodowej staje się w transporcie zagadnieniem kluczowym. Rozwój samochodu spowodował, że samochód stał się nie tylko środkiem dowozowym do kolei, ale przeistoczył się w samodzielny środek transportowy. Podział przewozów pomiędzy kolej, a samochód w państwach kapitalistycznych odbywa się przeważnie drogą ostrej konkurencji pomiędzy obydwoma środkami transportowymi, co z reguły nie prowadzi do najekonomiczniejszych rozwiązań; w państwach zaś socjalistycznych poszukuje się właściwego rozgraniczenia pracy między obydwoma środkami przewozowymi, aby koszt transportu w gospodarce narodowej był jak najmniej, a sam transport jak najlepiej zabezpieczał potrzeby przewozowe.

Zagadnienie koordynacji w warunkach Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej polega na tym, aby z kolei przenieść na transport samochodowy te przewozy, które transport samochodowy wykonuje taniej i lepiej i na odwrót nie dopuszczać możliwości, aby transport samochodowy wykonywał te czynności przewozowe, które powinny być wykonywane przez kolej.

Do przewozów kolejowych, które kolej winna ustępować transportowi samochodowemu i które należałoby zbadać w naszych warunkach należą:

1. Przewozy na liniach o małym obciążeniu.
2. Przewozy na krótkie odległości.
3. Przewozy międzystacyjne na węzłach.
4. Przewozy stacyjne między poszczególnymi miejscami ładunkowymi tej samej stacji.
5. Obsługa zakładów o mało obciążonych bocznicach kolejowych.
6. Przewozy drobnicowe.
7. Przewozy pociągów zbiorowych, z czego wynika zamknięcie dla celów handlowych mało aktywnych stacji międzywęzłowych.
8. Przewozy pociągów o bardzo małym załadunku.
9. Przewozy kolei wąskotorowych.

Czy zagadnienie koordynacji transportu jest dużej wagi z punktu widzenia potrzeb gospodarczych Polski Ludowej?

Polska posiada dużo linii kolejowych trzeciorzędnej znaczenia, które straciły już dzisiaj sens istnienia wskutek bardzo małego obciążenia. Linie te były budowane w czasach, kiedy nie było samochodu, bardzo często nie miały gospodarczego uzasadnienia lub to uzasadnienie straciły, wskutek wojen, zmiany granic państwa, spalania, zniszczenia, lub zaniechania eksploatacji obiektów gospodarczych lub t.p.

Słabość transportu samochodowego w latach 1918 — 1939 spowodowała, że kolej musiała wykonywać wszystkie przewozy podstawowe, a więc wziąć na siebie te czynności, które są bardzo nieekonomiczne dla kolei i z takim bagażem w r. 1945 wkroczyła w gospodarkę Polski Ludowej. Z drugiej strony olbrzymi rozwój życia gospodarczego, a tym samym i przewozów kolejowych, powoduje przeciążenie magistrali kolejowych, a szczególnie węzłów kolejowych. Przeniesienie z kolei na transport samochodowy „galanterii” przewozowej nie tylko uwolni kolej od nieekonomicznych dla niej przewozów, ale kolej zyska znaczny wzrost zdolności przewozowej przez zwiększenie przepływności węzłów, magistrali, przez uzyskanie dodatkowego taboru bez żadnych inwestycji kolejowych. A trzeba wziąć pod uwagę, że inwestycje kolejowe są kilka razy większe od inwestycji samochodowych przy uzyskaniu tego samego efektu przewozowego.

Przegląd zagadnień, które powinny być zbadane w naszych warunkach w ramach koordynacji przewozów przedstawia się następująco:

### Przewozy na liniach o małym obciążeniu

Koszt pociągo-km na kolei zależy przede wszystkim od ilości pociągów na danej linii. Kolej nie posiada skalkulowanych kosztów pociągo-km na poszczególnych liniach kolejowych, ale koszty pociągo-km w poszczególnych Dyrekcjach Okręgowych są znane. Jeżeli byśmy dla przykładu porównali średni koszt pociągo-km w Dyrekcji Łódzkiej, która ma linie o dużym obciążeniu ze średnim kosztem pociągo-km Dyr. Olsztyńskiej, która ma linie o małym obciążeniu, to ten stosunek będzie wynosił mniej więcej 1:3.

Można sobie łatwo wyobrazić koszt pociągo-km na linii o największym i najmniejszym obciążeniu. Wynosi on prawdopodobnie kilkanaście, a może kilkadziesiąt



razy mniej. Za koszty średniego pociągu Dyr. Olsztyńskiej można uruchomić 10 autobusów. Ileż pociągów osobowych w Dyr. Olsztyńskiej, szczególnie na liniach bocznych, posiada zapieścić, wszystkiego na jeden, a co najwyżej na 2 autobusy. To krótkie zestawienie daje nam pogląd, przy wielkości jakich przewozów powinna pracować kolej, a gdzie transport samochodowy.

Według przybliżonych obliczeń nową linię kolejową można budować z punktu widzenia kosztów własnych, o ile wielkość przewozów przekracza 350.000 tkm rocznie na 1 km linii. Zamknięcie linii dla celów eksploatacyjnych zaczyna się opłacać, o ile przewozy na tej linii spadną poniżej 200.000 tkm zastępczych<sup>1)</sup> na 1 km linii. Mówiąc poglądowo nową linię kolejową opłaci się budować, o ile przewozy wynoszą od 800 — 1000 ton zastępczych dziennie od stacji początkowej do stacji końcowej, jeżeli te przewozy spadną poniżej 600 ton zastępczych dziennie linie takie zaczynają być droższe w eksploatacji od transportu samochodowego.

Na sieci PKP znajduje się dużo takich mało obciążonych linii kolejowych, które należałoby poddać badaniu, co dałoby nam pogląd na wielkość tego zagadnienia w Polsce.

Linie te, które nie mają widoków perspektywicznych obciążenia ich do granic opłacalności w porównaniu z transportem samochodowym, powinny być zbadane czy nie należałoby ich zamknąć w ogóle lub zamknąć tylko dla ruchu osobowego i pozostawić, — jako bocznicę kolejową.

Proces zamykania linii kolejowych odbywa się stopniowo na Zachodzie wskutek konkurencji transportu samochodowego.

W USA od r. 1935 do 1943 zamknięto 14500 km linii, we Francji około 9.000 km. W Niemczech zamknięto również dużo linii o małym obciążeniu. Ostatnio we Francji, jak podaje Revue Generale de Chemins de fer Nr 4 z 1953 r., w okolicy Angouleme, zamknięto całą sieć kolejową o długości 195 km i zastosowano transport samochodowy. Przy pozostawieniu w transporcie samochodowym taryf kolejowych, do przeprowadzenia całej akcji uzyskano oszczędność na kosztach wynoszącą ponad 35%.

Chociaż proces zamykania linii kolejowych w wymienionych krajach kapitalistycznych wynika nie z zasad ekonomiki transportu, lecz z przyczyn walki konkurencyjnej pomiędzy przedsiębiorstwami transportu kolejowego i samochodowego, względnie przedsiębiorstw przemysłowych produkujących sprzęt kolejowy lub samochodowy, to jednakże trzeba stwierdzić na podstawie tych kilku przykładów, że zagadnienie likwidacji linii kolejowych o małym obciążeniu i zastępowania ich transportem samochodowym znajduje swoje uzasadnienie w obniżeniu kosztów transportu. W naszych warunkach zagadnienie to jest o dużym ciężarze gatunkowym, bo ilość linii kolejowych, które mają obciążenie poniżej wskazanego minimum sięga kilku tysięcy km, a niektóre z tych linii mają obciążenie wahające się około 10% tego minimum.

Zamknięcie mało obciążonych linii kolejowych i przerzucenie ich pracy na transport samochodowy, to nie tylko obniżenie kosztów własnych transportu, ale to powrót do kolei dużej ilości taboru, personelu i urządzeń, które dotychczas były mało wykorzystane, a oddane do właściwej pracy na PKP będą mogły wykonywać kilkakrotnie większą pracę od wykonywanej dotychczas.

### Przewozy na krótkich odległościach

Zagadnienie przewozów na krótkich odległościach jest zagadnieniem, któremu obecnie poświęca się dużo uwagi we wszystkich państwach. Przewozy na krótkie odległości nie tylko kosztują drożej na kolei niż w transporcie samochodowym, ale powodują na kolei niewykorzystanie taboru kolejowego, który zwolniony od tych przewozów mógłby wykonać o wiele większą

pracę przewozową w przewozach dla siebie właściwych.

Każdy przewóz ładunków na kolei składa się z 3 zasadniczych czynności. Pierwsza — to naładunek na stacji nadania i wszelkiego rodzaju manewry związane z podstawieniem i zabraniem wagonu i sformowaniem pociągu. Druga — to sam właściwy przewóz. Trzecia — to analogiczne do pierwszej manewry na stacji docelowej związane z wymanewrowaniem wagonu z pociągu, podstawieniem go do wyładunku oraz zabraniem i odtransportowaniem do nowego naładunku. Czynności pierwsza i trzecia są bardzo pracochłonne i zajmują dużo czasu, niezależnie od tego czy przewóz trwa na dalekie, czy na krótkie odległości. Jeżeli więc przewóz trwa na krótkie odległości, to nieproduktywna praca na stacji nadania i przybycia b. niekorzystnie odbija się na koszcie przewozu i czasie jego trwania. Chciałbym zaznaczyć, że jeden samochodowy zespół 17-tonowy może zastąpić przy przewozie na odległość 30 km pracę 30 wagonów kolejowych, nie uwzględniając pracy parowozów i innych jeszcze oszczędności na kolei.

Dla ilustracji pozwolę sobie podać, że w ZSRR według Bienensona przy średniej odległości przewozu wynoszącej 700 km wagon znajduje się w ruchu około 25% całego czasu, w ciągu którego przebywa on w drodze, zaś przy odległości przewozu wynoszącej 30 km — tylko 2—3% całego czasu. Jeżeli praca wagonu robotniczo przeciętnie dla całej sieci ZSRR wynosi 1500 tkm na dobę, to przy przewozach na odległość do 30 km spada do 200 tonokm. To samo dzieje się i z kosztami własnymi: przy średnich kosztach wynoszących 4,4 kop. za 1 tkm, wzrastają one do 15 kop. za 1 tona km przy odległości 30 km.

Na temat przewozów na krótkie odległości opracowano już wiele prac i dokonano dużo przeliczeń. Orłow w swej pracy „Koordynacja грузовой работы железных дорог и автотранспорта“ podaje sposób porównywania kosztów przewozów kolejowych i samochodowych w zależności od klasy drogi przy stosowaniu samochodów ciężkich. Stosowanie taboru o większej ładowności potania wybitnie koszt transportu. Przy 5-tonowych samochodach w stosunku do 3-tonowych koszt przewozów jest tańszy od 42 do 51% zależnie od jakości drogi. Dla porównania kosztów własnych przewozów kolejowych i samochodowych trzeba znać: koszt własny przewozów kolejowych w pociągu zbiorowym, koszt robót naładunkowych i wyładunkowych na kolei, koszt własny przewozów samochodowych, koszt robót naładunkowych i wyładunkowych w transporcie samochodowym oraz koszt własny konserwacji i budowy dróg kolejowych.

Porównanie kosztu własnego przewozów samochodowych i kolejowych Orłow podaje w 4 wariantach:

1. przewóz odbywa się z bocznic na bocznicę kolejową bez użycia samochodu,
2. przewóz odbywa się z bocznic na stację kolejową z 1 odwózką,
3. przewóz odbywa się ze stacji kolejowej na stację kolejową z 2 odwózkami i
4. przewóz odbywa się samochodem bez udziału kolei.

Orłow podaje tablice i wykresy w jakich warunkach i na jakie odległości transport samochodowy jest tańszy od kolejowego.

Łukjanow w swojej pracy z r. 1948 podaje również tablicę orientacyjną równoważnych pod względem gospodarczym odległości przewozów kolejowych i samochodowych.

Ostatnie badania przeprowadzone w Zachodniej Europie w państwach kapitalistycznych wskazują, że przy przewozach drobnicowych i całowagonowych domena transportu samochodowego to przewozy na odległość do 20 km w najgorszych dla samochodu warunkach konkurencyjnych ze strony kolei, to znaczy w warunkach gdy przewozy kolejowe mogą się odbywać z bocznic na bocznicę. W warunkach bardziej korzystnych dla samochodu, to znaczy przy dowozie do kolei z obydwóch stron i przy zastosowaniu ciężkiego 20-tonowego taboru samochodowego odległość, przy której transport samochodowy, konkuruje z koleją — zwiększa się

<sup>1)</sup> Tonokm zastępczy jest to jednostka umowna, która ilustruje, że np. 1 osobokm odpowiada 1 tonokm ładunku.



aż do 240 km. A trzeba zaznaczyć, że przeciętna odległość przewozu na PKP wynosi mniej niż 240 km.

W Polsce Ludowej chociaż istnieją już tendencje przesunięcia z kolei na transport samochodowy przewozów na krótkie odległości, jednak brak obliczeń porównawczych kosztów przewozów samochodowych i kolejowych w naszych warunkach hamuje w obniżeniu ważnym stopniu jakąś szerszą akcję na tym odcinku.

Przestudiowanie tego zagadnienia w naszych warunkach i znalezienie praktycznego sposobu wykorzystania, to również bardzo ważne zagadnienie w obniżeniu kosztów transportu, w ogólnej gospodarce narodowej, a dla kolei odzyskanie dużej ilości taboru dla pracy w warunkach dla niej właściwych bez żadnych inwestycji.

### **Przewozy międzystacyjne na węzłach.**

Przewozy międzystacyjne na węzłach to nie tylko nadawanie przesyłek z jednej stacji do drugiej tego samego węzła, ale przede wszystkim to nadawanie z każdej stacji węzła wagonów we wszystkich dowolnych kierunkach, względnie przyjmowanie ładunków na każdej stacji węzła ze wszystkich dowolnych kierunków. Przewozy międzystacyjne powodują dla kolei olbrzymią pracę manewrową, absorbują w bardzo poważnym stopniu wagony kolejowe, umniejszają przełotność węzłów, dając w efekcie minimalny wynik pracy na kolei. Nadawanie i odbieranie przesyłek tylko na tych stacjach, które leżą u wylotu linii lub w pobliżu stacji rozrządowej, z której odchodzą lub przychodzą pociągi z danego kierunku oraz nie przyjmowanie przesyłek do innych stacji węzła to b. poważne obciążenie kolei od nierentownych przewozów. Mówiąc inaczej specjalizacja stacji na dużym węźle może dać b. poważne oszczędności dla kolei, powodując o wiele mniejsze obciążenie z tego powodu dla transportu samochodowego. Stuletnia już stopniowa rozbudowa naszych węzłów kolejowych spowodowała, że węzły te przy znacznym wzroście naszej pracy przewozowej na PKP no r. 1945 zaczynają wykazywać brak przepustowości. Węzły te zostały obudowane przez miasta i wszelkie przebudowy węzłów napotykały b. poważne trudności i z reguły są b. kosztowne. Ociążenie więc istniejących węzłów od zbędnej pracy lokalnej, którą można by przerzucić na transport samochodowy, to nie tylko różnica kosztów pomiędzy przewozem danych ładunków na kolei i w transporcie samochodowym, ale to perspektywa uniknięcia konieczności nadmiernej i b. kosztownej rozbudowy węzłów kolejowych. Badając jednak to zagadnienie na węzłach trzeba wziąć pod uwagę przełotność dróg wewnątrz miasta oraz możliwość zaspokojenia tych przewozów przez transport samochodowy.

Z tego pobieżnego rzutu widać, że przesunięcie przewozów międzystacyjnych na węzłach z kolei na transport samochodowy, to również b. ważne zagadnienie w naszych warunkach. To nie tylko zmniejszenie kosztów transportu, ale poważny odzysk dla kolei taboru kolejowego i uniknięcie zbędnych inwestycji kolejowych.

### **Przewozy stacyjne między poszczególnymi miejscami ładunkowymi tej samej stacji.**

Przewozy stacyjne między poszczególnymi miejscami ładunkowymi tej samej stacji są również tą kategorią przewozów na kolei, które prawdopodobnie we wszystkich warunkach kosztują drożej, niż w transporcie samochodowym. Dają one dla kolei minimalną pracę przewozową efektywną, zatrudniając przy tej pracy stosunkowo dużą ilość wagonów i parowozów manewrowych. Przeciętne zatrudnienie wagonu przy transporcie ładunku z jednego miejsca ładunkowego na dużej stacji do drugiego miejsca trwa na kolei około 60 godz., z chwilą zastosowania do tej pracy samochodu czas trwania przewozu spada do 6 godzin. Przesunięcie przewozów stacyjnych z kolei na transport samochodowy, to nie tylko oszczędność na wagonach i parowozach, które zwolnione od tej pracy mogą wykonać o wiele większą efektywną pracę w przewozach dla kolei właściwych, to nie tylko mniejsze koszty przewozu w gospodarce

narodowej, to nie tylko mniejsze koszty inwestycyjne, to nie tylko przyspieszenie dostaw ładunków, ale to również znaczne odciążenie stacji od zbędnej pracy i zwiększenie tym samym przepustowości tej stacji bez żadnych dodatkowych inwestycji na kolei. Zdaje się nie ulega najmniejszej wątpliwości, że zbadanie tego rodzaju przewozów w naszych warunkach i uregulowanie ich, może również doprowadzić do obniżenia kosztów inwestycji transportu w ogólnej gospodarce narodowej.

Obecnie dobiega końca praca związana z tym zagadnieniem prowadzona przez Instytuty: Badań Naukowych Kolejnictwa i Transportu Samochodowego. Badania te zostały przeprowadzone na jednej z większych stacji kolejowych w dużym mieście wojewódzkim. Jeżeli przewóz będzie się odbywał małotonażowymi samochodami 3-tonowymi obniżka kosztów wyniesie około 40% w stosunku do obecnych kosztów ponoszonych przez koleję, jeżeli zaś zespołami 17-tonowymi obniżka kosztów będzie oscylowała w granicach około 70%.

### **Obsługa mało obciążonych bocznice kolejowych.**

Na bocznicach kolejowych ładuje się lub rozładowuje się około 60% całej masy ładunkowej, przewożonej przez PKP, a więc jest to zagadnienie bardzo poważne. Kolej była zainteresowana w tym, aby klienci rozbudowywali własne bocznice; kolej unikała w ten sposób rozbudowy stacji rozładunkowych i ewentualnie urządzeń przeładunkowych, przerzucając koszty inwestycyjne na swych klientów. Istniał dotychczas niezrozumiały zupełnie pogląd, że każdy szanujący się zakład i każdy magazyn powinien mieć własną bocznicę kolejową. Brak po r. 1945 w dostatecznej ilości materiałów nawierzchni zahamował częściowo ten pęd do bocznic kolejowych, których budowę poddaje się obecnie poważniejszej już analizie, tym nie mniej jest b. dużo istniejących bocznic kolejowych, które wykorzystywane są w bardzo małym stopniu.

Brak dotychczas głębszych studiów w tym zakresie nie pozwala nam z góry określić, w jakich warunkach należy budować bocznicę, a w jakich stosować transport samochodowy przy dowozie materiałów ze stacji do zakładu.

Robiąc porównanie, czy bocznicą kolejową, czy transport samochodowy, należy wziąć pod uwagę przede wszystkim koszt wybudowania oraz koszty eksploatacyjne bocznic; z drugiej strony trzeba wziąć pod uwagę koszt inwestycji w transporcie samochodowym, koszt taboru samochodowego, zaplecza technicznego, umocnienia dróg i urządzeń przeładunkowych, koszty eksploatacyjne transportu samochodowego, oraz koszt jednego dodatkowego przeładunku.

Konkurencyjność transportu samochodowego w stosunku do kolejowej obsługi bocznic będzie zależała przede wszystkim od odległości zakładu od stacji kolejowej, od wielkości masy przewożonej przeznaczonej do naładunku lub wyładunku, od rodzaju użytego taboru samochodowego i jego wykorzystania, od stopnia mechanizacji przeładunków i możliwości wykorzystania brygad przeładunkowych.

Ten krótki przegląd czynników wskazuje, że odpowiedź na pytanie, czy bocznicą kolejową, czy transport samochodowy, można uzyskać tylko na podstawie wnikliwej analizy każdego oddzielnego zakładu. Bocznicą będzie korzystniejsza przy krótszych odległościach zakładów od stacji i dużym przewozie. Przy dużej odległości, zmechanizowanym przeładunku i niskim przewozie dobowym opłacalność przesuwu się w kierunku transportu samochodowego. Bardzo duża ilość bocznic mało obciążonych na PKP wymaga zbadania, które z nich należałoby zamknąć dla eksploatacji i, jeżeli nie ma widoków na zwiększenie obciążenia, po prostu rozbrać i uzyskać materiał na budowę bocznic w innym miejscu, gdzie są bezwzględnie potrzebne i ekonomicznie uzasadnione. W każdym bądź razie trzeba wziąć pod uwagę, że zamknięcie mało obciążonych bocznic wzmoże pracę na torach ogólnowyładunkowych, które mogą okazać się mało pojemne. Z drugiej strony skasowanie nieekonomicznych, mało obciążonych bocznic to oprócz tego mniejsza praca manewrowa na stacji, a tym sa-



mym odciążenie węzła od zbyt ciężkiej pracy. Trzeba również wziąć pod uwagę i ten moment, że bocznicą kolejowa nie ułatwia rozbudowy miasta, a bardzo często zakłóca ruch uliczny na drogach. Naogół biorąc, transport samochodowy wymaga mniejszych kosztów inwestycyjnych, gdyż koszt 1 km bocznic kolejowej waha się zależnie od warunków miejscowych w granicach około 400.000 zł, a oprócz tego można go lepiej wykorzystać, a przez zastosowanie przyczep i ciężkich zespołów można znacznie obniżyć koszty własne przewozów.

Widzimy więc, że zagadnienie bocznic kolejowych to również jedno z wielkich zagadnień i jego uregulowanie w koordynacji z transportem samochodowym może przynieść duże zmniejszenie kosztów transportu w ogólnej gospodarce narodowej, zmniejszenie pracy manewrowej, przyspieszenie obrotu wagonów oraz poważne odciążenie stacji kolejowych.

### Przewozy drobnicowe.

Przewozy drobnicowe na kolei stanowią mały procent efektywnej pracy kolei, a zajmują duży procent taboru. Np. na kolejach USA przewozy drobnicowe stanowiły 2,6% pracy kolei, a zajmowały 26% taboru kolejowego. Co prawda koleje USA znajdowały się w specyficznych pod tym względem warunkach z uwagi na duży średni tonaż swoich wagonów, tym nie mniej i w naszych warunkach kolejowych przewóz drobnicy po całej sieci PKP do wszystkich stacji, na których w większości wypadków nadaje się przeciętnie dziennie po kilkaset kg ładunków, to również olbrzymia praca przy stosunkowo małym efekcie przewozowym. W każdym bądź razie przewóz drobnicy na PKP to dosyć duża praca manewrowa na stacjach nadania i odbioru, to niewykorzystanie ładowności wagonów, to duża praca stacji sortowniczych połączona z przeładowywaniem i segregowaniem przesyłek.

W zakresie przewozu drobnicy we wszystkich państwach poczyniono dużo usprawnień przyciągając do współpracy z koleją transport samochodowy. Najnowsze usprawnienia w tym względzie, które dają największą szybkość i częstotliwość dostawy przesyłek, to specjalne pociągi drobnicowe, zatrzymujące się tylko na dużych stacjach i rozwózka drobnicy w teren obsługiwany dotychczas przez mniejsze stacje za pomocą transportu samochodowego.

Zagadnienie przewozu drobnicy wymaga przestudiowania jako całości na całej sieci PKP. Przy małej ilości drobnicy nadawanej przeważnie na stacjach międzywęzłowych, stacje te raczej nie powinny przyjmować jej w ogóle, a cała akcja powinna być przekazana publicznemu przedsiębiorstwu samochodowemu, które mogłoby zwozić drobnicę do dużych stacji, a stamtąd już koleją lub samochodem zależnie od kalkulacji uzależnionej od odległości przewozu.

Zbadanie całości zagadnienia i danie właściwego rozwiązania, co w tym względzie powinna robić kolej, a co samochód z równoczesnym rozwiązaniem zagadnienia spedycji, byłoby dużym odciążeniem kolei w taborze, stacjach sortowniczych, magazynach itp. i prawdopodobnie dałoby również dużą oszczędność w ogólnych kosztach transportu.

Walka PKP o lepsze wykorzystanie ładowności wagonów przy przewozie drobnicy polegająca na tym, że na każdej stacji przyjmuje się drobnicę nie codziennie, a raz na kilka dni, choć słuszna z punktu widzenia lepszego wykorzystania wagonów, nie jest słuszna z punktu widzenia klienta i szybkości przepływu towarów w gospodarce narodowej.

Przerzucenie przewozu mniejszych i nieekonomicznych dla kolei potoków drobnicy na transport samochodowy, to również nie tylko zmniejszenie kosztów transportu i przyspieszenie dostawy przesyłek, ale odzysk dla kolei pewnej ilości taboru kolejowego do pracy dla niej właściwej.

### Przewozy pociągami zbiorowymi.

Pociągi zbiorowe mają za zadanie przede wszystkim obsługę wszystkich stacji linii kolejowej pomiędzy dwoma stacjami węzłowymi. Pociągi zbiorowe przy-

wożą ze stacji węzłowych do stacji międzywęzłowych wagony i drobnicę, wstawiają te wagony na każdej stacji na tory ogólne wyładunkowe lub na bocznicę, zabierają z tych torów i bocznic wagony załadowane i próżne.

Pociągi zbiorowe są na kolei najbardziej kosztowne. Według Orłowa stosunek kosztów przebiegu różnych rodzajów pociągów towarowych przedstawia się następująco: pociągi towarowe wolnobieżne — 2,1; pociągi towarowe szybkobieżne — 3,7 i pociągi zbiorowe — 5,0.

Zamiast pociągów zbiorowych można by zastosować częściowo transport samochodowy w ten sposób, że wagony rozładowywałyby się na stacjach węzłowych, a stamtąd transportem samochodowym odwoziłoby się towary wprost do nadawców położonych w pobliżu małych stacji międzywęzłowych.

Chcąc rozstrzygnąć rentowność pociągów zbiorowych na kolei, trzeba wziąć pod uwagę przede wszystkim koszt manewrów na stacji węzłowej przy formowaniu pociągu zbiorowego, koszt pociągu zbiorowego oraz znaczne wydłużenie obrotu wagonu; po stronie transportu samochodowego koszt transportu uzależniony jest od rodzaju użytego taboru, układu i rodzaju dróg kołowych. Ale nawet w wypadkach niższego kosztu pociągu zbiorowego od transportu samochodowego może okazać się korzystne skasowanie pociągów zbiorowych, a mianowicie gdy węzły lub linie kolejowe są b. obciążone, szczególnie ma to miejsce na dużych węzłach i na liniach o bardzo dużym ruchu podmiejskim. Odciążenie węzłów i linii może mieć kolosalny wpływ na uniknięcie kosztownej rozbudowy węzła lub konieczność budowy drugich torów równoległych. Według artykułu Zygmunta Szkópa w Nr 2 „Transportu“ z r. 1954 dwie pary pociągów zbiorowych na odcinku składającym się z 6 szlaków zmniejszają przelotność odcinka co najmniej o 20 par pociągów. To zmniejszenie przelotności linii kolejowych, gdy zaczyna być ona potrzebna do przewozów i będzie wymagać nowych, kosztownych inwestycji kolejowych, to bardzo poważny czynnik, który przemawia za koniecznością kasowania pociągów zbiorowych i zastąpienia ich transportem samochodowym nawet w tych wypadkach, gdy obliczenie kosztów pociągu zbiorowego na takich liniach wypada taniej, niż koszt transportu samochodowego.

Z tego pobieżnego rzutu widać, że trzeba przeprowadzić studia nad rentownością pociągów zbiorowych na PKP. Duże przeciążenie magistrali i dużych węzłów, a oprócz tego małe obciążenie pociągów zbiorowych na liniach o małym natężeniu przewozów daje sugestie, że przestudiowanie zagadnienia pociągów zbiorowych może przynieść duże zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych, jak również duże zmniejszenie kosztów inwestycyjnych na PKP i dać poważne oszczędności w ogólnej gospodarce narodowej.

### Przewozy pociągami osobowymi o bardzo małym załadunku.

Pociągi osobowe o bardzo małym załadunku spotykamy nie tylko na liniach o małym obciążeniu, ale również na liniach mocno obciążonych. Pociągi takie są uruchamiane przez kolej w wyniku potrzeby dania ludności niezbędnej i dogodnej obsługi terenu, nie licząc się nawet z nierentownością poszczególnych pociągów. PKP jako instytucja znacznie starsza i z większą tradycją przykłada dotychczas więcej starań do należytego zaspakajania potrzeb ludności, niż publiczny transport samochodowy, który raczej nastawiony jest na wyciągnięcie z eksploatowanych autobusów jak największej osobokm i wpływów. Organizowanie właściwej i dogodnej komunikacji autobusowej w terenie pozwoliłoby kolei na skasowanie dużej ilości nierentownych pociągów osobowych, co nie tylko przyniosłoby w efekcie duże zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych w ogólnej gospodarce narodowej, ale odzysk taboru osobowego dla przewozów dla kolei właściwych, którego obecnie odczuwa się poważny brak. Nie bez znaczenia byłoby również zwolnienie przelotności linii dla innych przewozów kolejowych. Widzimy więc, że zbadanie i tych zagadnień, to bardzo poważna pozycja



w ogólnych kosztach transportu, a oprócz tego istnieje możliwość dania dogodniejszej obsługi terenu i znacznego ułatwienia Min. Poczty, Telefonów i Telegrafu ich pracy w przewozie paczek i listów.

Przy zagadnieniach przerzucania ruchu osobowego z kolei na transport samochodowy musiałaby być uregulowana sprawa taryf, aby społeczeństwo przy zmianach środka transportowego nie było poszkodowane.

### Przewozy kolejami wąskotorowymi.

W Polsce posiadamy dotychczas bardzo skąpe wiadomości co do ekonomiczności kolei wąskotorowych w stosunku do kolei normalnotorowych, i w stosunku do transportu samochodowego. Duża ilość tych kolei w Polsce, gdyż wynosi ona ponad 5000 km oraz b. małe obciążenie większości tych linii nasuwa przypuszczenie,

że pewna ilość tych kolei nie wytrzymała dzisiaj już konkurencji z transportem samochodowym, jak również część ich powinna być zastąpiona koleją normalnotorową. Przeprowadzenie więc badań, które pozwoliłyby ustalić sferę działania kolei wąskotorowych pomiędzy koleją normalnotorową, a transportem samochodowym jest rzeczą b. wskazaną i badania te mogą również przynieść b. ciekawe materiały do zmiany zakresu działania kolei wąskotorowych w Polsce i przyczynić się również do zmniejszenia kosztów transportu w ogólnej gospodarce narodowej.

Z tego pobieżnego rzutu widzimy, jak wielka istnieje skala zagadnienia odciążenia kolei od przewozów nierentownych i przerzucenia ich na transport samochodowy. W następnym numerze omówię możliwość wprowadzenia w życie postulatów wynikających z powyższego opracowania,

**S. MINORSKI (Warszawa)**

## 10 lat lotnictwa cywilnego

Podsumowując z okazji dziesięciolecia Polski Ludowej osiągnięcia lotnictwa cywilnego należy stwierdzić, że ma ono poważny dorobek. Wraz z całą gospodarką narodową lotnictwo cywilne przeszło kolejne etapy odbudowy i rozbudowy. Już w pierwszych dniach działalności PKWN w Lublinie powstaje resort komunikacji poczt i telegrafu, a przy nim wydział lotnictwa cywilnego. Wokół wydziału zaczynają skupiać się fachowcy lotnictwa. Powstają pierwsze koncepcje samolotów sportowych.

Okres właściwej odbudowy cywilnej komunikacji lotniczej rozpoczyna się od momentu przekazania przez Armię Radziecką samolotów transportowych dla komunikacji pasażerskiej oraz samolotów łącznikowych PO-2 dla aeroklubów. Na początku 1945 roku powołane zostało przedsiębiorstwo państwowe Polskie Linie Lotnicze „LOT”, powstają aerokluby i równolegle aktywnie zaczyna uruchamiać sieć warsztatów budowy samolotów sportowych i szybowców.

Okres wojny pozostawił na ziemiach polskich olbrzymie zniszczenia. Były one bardzo duże również i w dziedzinie komunikacji lotniczej oraz sportu lotniczego. Sprzętu lotniczego zarówno latającego jak i naziemnego nie było wcale. Hangary i inne obiekty lotnicze zniszczone, drogi startowe oraz pola wzlotów rozbite wskutek bombardowania, a więc niezdadne do użytku. Brak było personelu latającego i obsługi naziemnej. Właściwie nie było prawie żadnych elementów składających się na organizację cywilnej komunikacji lotniczej. Sytuacja w lotnictwie sportowym była lepsza. Okupant pozostawił na ziemiach polskich, szczególnie zachodnich, nieco sprzętu szybowcowego, kilkanaście zdalnych do lotów lekkich samolotów sportowych oraz pewną ilość sprzętu naziemnego.

PLL „LOT” otrzymuje od wojsk lotniczych 10 samolotów typu Li-2, produkcji radzieckiej, wraz z załogami i personelem łączności naziemnej. W ten sposób powstałe przedsiębiorstwo, opierając się na kadrze lotniczej sławnych pułków odrodzonego, wojskowego lotnictwa polskiego: „Warszawa” i „Kraków”, ma możliwość wykonania postawionych przed nim zadań.

Po przełamaniu poważnych organizacyjnych trudności PLL „LOT” prowadzi w 1945 roku nieregularną jeszcze komunikację lotniczą, począwszy zaś od 1946 roku regularną obsługę szeregu miast w kraju oraz rozpoczyna regularną komunikację zagraniczną. W roku tym doprowadzono do stanu używalności kilka lotnisk krajowych i zorganizowano warsztaty remontowe.

Odtąd następuje szybki rozwój lotnictwa komunikacyjnego. W okresie realizacji trzyletniego planu odbudowy powstaje rozgałęzioną sieć komunikacji krajowej i zagranicznej. Zostają zawarte zasadnicze umowy handlowo-przewozowe z ważniejszymi europejskimi towarzystwami transportu lotniczego. Przewóz pasażerów

rów wzrasta i osiąga w końcu 1949 roku 160% przewozu pasażerów z 1938 roku. Linie lotnicze, stają się bardzo popularne i lubiane przez pasażerów korzystających z ich usług.



*Zmechanizowany załadunek proszków do opylania lasów*

W bieżącym 1954 roku przewóz pasażerów i towarów przez Polskie Linie Lotnicze „LOT” przekracza przeszło 3,5 krotnie poziom z 1938 roku i wykazuje stały, nieustanny wzrost. Mamy obecnie w kraju linie lotnicze łączące stolice oraz następujące miasta między sobą: Łódź, Kraków, Stalinogród, Rzeszów, Wrocław, Poznań, Szczecin, Gdańsk, Bydgoszcz. Niektóre z tych linii mają dwa lub więcej połączeń dziennie. Prócz tego otwierane są doraźne linie, zgodnie z potrzebami rozwoju gospodarki, jak np. otwarta w lipcu br. linia lotnicza Warszawa — Lublin.



Linie zagraniczne łączą Warszawę z Berlinem, Brukselą, Paryżem, Kopenhagą, Sztokholmem, Pragą, Budapesztem, Bukaresztem i Sofią. W ten sposób Warszawa posiada połączenia z siecią wielkich linii lotniczych całego świata. Leżąc na szlaku wschód — zachód polskie linie zagraniczne spełniają poważną rolę w transporcie Paryż — Warszawa — Moskwa — Peking.

Zasadniczą cechą odróżniającą obecną komunikację lotniczą od przedwojennej jest to, że połączenia krajowe oraz zagraniczne są obsługiwane zasadniczo przez polskie lotnictwo komunikacyjne, podczas gdy przed wojną komunikacja zagraniczna w dużej mierze była wykonywana przez towarzystwa lotnicze obce.

Polskie lotnictwo komunikacyjne używa samolotów produkcji radzieckiej typów Li-2 i Il-12. Są to samoloty pewne, sprawdzone w ciągu długiej eksploatacji. Nie jesteśmy już więcej polem doświadczalnym dla przemysłów lotniczych krajów kapitalistycznych. Utrzymując żywy kontakt z przodującym lotnictwem świata — lotnictwem radzieckim mamy zawsze możliwości korzystania z ostatnich zdobyczy techniki w tej dziedzinie.

Mamy już obecnie nowe o właściwym poziomie kadry lotniczo-techniczne, zapewniające należyte wykonanie planów gospodarczych oraz wysoki poziom obsługi technicznej. Mamy już w lotnictwie komunikacyjnym wielu własnych „milionerów“ latających.

Poważnym czynnikiem, który przyczynił się do uporządkowania organizacyjnego i przyspieszył rozwój lotnictwa cywilnego, stał się fakt powołania dwa lata temu Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego oraz w ramach tego Ministerstwa Zarządu Lotnictwa Cywilnego.

W stosunkowo krótkim okresie działania Zarząd Lotnictwa Cywilnego uporządkował zagadnienie przepisów ruchu lotniczego, wydał wiele instrukcji i przepisów, opracował projekt nowego prawa lotniczego. W ten sposób zostaje rozszerzona i pogłębiona działalność prowadzona poprzednio przez b. Departament Lotnictwa Cywilnego.

Obok lotnictwa komunikacyjnego pięknie rozwija się w Polsce Ludowej lotnictwo sportowe, a w szczególności szybownictwo. Obecne szybownictwo polskie, dzięki doskonałym konstrukcjom szybowców oraz dzięki wspaniałym, mistrzowskim pilotom i instruktorom znajduje się na czołowym miejscu na świecie. Polscy szybowcy posiadają wiele rekordów międzynarodowych, ostatnie zaś międzynarodowe zawody szybowcowe w Lesznie potwierdziły wysoką klasę polskiego szybownictwa. Poważne osiągnięcia są możliwe dzięki istnieniu rozgałęzionej sieci aeroklubów i szkół, oraz dzięki troskliwej opiece i zrozumieniu roli lotnictwa sportowego przez społeczeństwo, ZMP oraz Partię.

Jeśli porównamy obecny stan lotnictwa ze stanem jego z 1938 roku to stwierdzimy, że nie tylko zwiększył się zakres jego działania, ale powstały jeszcze no-

we działy lotnictwa. Przed wojną lotnictwo cywilne ograniczało się do komunikacji i sportu obecnie mamy również trzecią dziedzinę lotnictwa, a mianowicie zastosowanie lotnictwa w leśnictwie, w rolnictwie, do oczyszczania zbiorników wodnych, do patrolowania przeciwpożarowego lasów. Prócz tego lotnictwo wykonuje jeszcze inne usługi, jak np. na rzecz fotogrametrii, geologii itp.

Nowym, zupełnie nieznanym przed wojną w Polsce, aczkolwiek ówczesnie szeroko stosowanym w Związku Radzieckim zastosowaniem lotnictwa jest włączenie go do obsługi bezpośredniej leśnictwa, a szczególnie rolnictwa. Samolot występuje tu jako swoista maszyna rolnicza. Począwszy od 1947 roku PLL „LOT“ corocznie przeprowadza akcję zwalczania szkodników drzew iglastych przez opylanie lasów chemicznymi środkami owadobójczymi przy pomocy samolotów. Akcje te dają pozytywne wyniki i obszar zagrożonych lasów zmniejsza się corocznie. Wysoką oceną tej wspólnie z Ministerstwem Leśnictwa prowadzonej akcji, jest przyznanie nagrody państwowej grupie inicjatorów zastosowania samolotów do tego rodzaju zadań gospodarczych. Kolejną dziedziną zastosowania lotnictwa są usługi na rzecz gospodarki rolnej. Po kilku latach doświadczeń w obecnym 1954 roku samolot znajduje już szerokie uznanie i zastosowanie jako maszyna rolnicza.

Samolot jest używany w dużych PGR-ach przy uprawie wielkich pól, a w szczególności do wysiewu nawozów sztucznych, przy zwalczaniu występujących masowo szkodników upraw rzepaku, grochu i bardzo szeroko przy zwalczaniu stonki ziemniaczanej. Dzięki swoim właściwościom, szybkości i unoszeniu się nad terenem, samolot zyskał duże uznanie szczególnie w gospodarstwach hodowlano-nasiennych. Dzięki samolotowi zostają wyswobodzone poważne ilości siły roboczej. Samolot pozwala przeprowadzać niektóre zabiegi agrotechniczne w bardzo krótkim czasie, co z kolei podnosi jakość uprawy. Obok wyżej wymienionych zastosowań samolot jest stosowany w rolnictwie do chemicznego zwalczania chwastów na polach, opryskiwania sadów owocowych, oczyszczania zbiorników wodnych od wodorostów. Przeprowadzane są próby wysiewu nasion traw i koniczyn na łąkach. Jesteśmy świadkami zwycięskiego wkroczenia samolotu na socjalistyczne pola polskiej wsi.

Samolot znajduje w rolnictwie coraz większe zastosowanie. Jest to zjawisko nieznane Polsce przedwojennej, świadczy ono że obecne lotnictwo cywilne realizuje właściwą, zdrową tendencję należytego wykorzystania właściwości samolotu w możliwie dużej ilości gałęzi gospodarki narodowej.

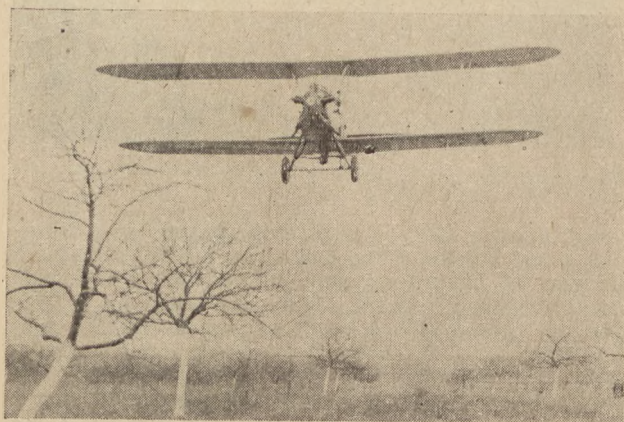
Bez wątplenia osiągnięcia lotnictwa cywilnego w okresie ubiegłych dziesięciu lat są bardzo poważne. Mamy dość rozbudowaną sieć komunikacji lotniczej, rozwinięty sport lotniczy, a szczególnie na wysokim poziomie stojące szybownictwo, coraz bardziej rozwijające się lotnictwo obsługujące rolnictwo i inne pozakomunikacyjne potrzeby gospodarcze.

W ciągu dziesięciu lat nauczyliśmy się gospodarować oszczędniej i zmniejszyliśmy wybitnie koszty. Obecnie polska lotnicza myśl konstrukcyjna pracuje intensywnie nad nowymi typami maszyn latających. Niedługo już czas, gdy śmigłowce polskiej konstrukcji zaczną przecinać przestrzeń powietrzną nad krajem we wszystkich kierunkach.

Idziemy w kierunku połączenia większej ilości miast i ośrodków przemysłowych komunikacją lotniczą, w kierunku coraz większego wykorzystania specyfiki lotniczej w różnych dziedzinach gospodarki narodowej.

Samolot i śmigłowiec stwarzają nowe możliwości rozwiązań technicznych szeregu problemów gospodarczych, naukowych i technicznych.

Dotychczas, idąc w zgodnym marszu z rozwojem całej Polskiej Socjalistycznej Gospodarki, lotnictwo cywilne ma poważne osiągnięcia. Można być pewnym, że i nadal, opierając się na dotychczasowych doświadczeniach, oraz nowej socjalistycznej kadry ludzi, lotnictwo cywilne wykona zadania postawione przed nim przez Rząd i Partię.



Opryskiwanie przez samoloty sadów wczesną wiosną



T. JACOBI (Warszawa)

## Porty morskie w dziesięcioleciu

Naczelnym zadaniem, jakie wyłoniło się na odcinku gospodarki morskiej, po odzyskaniu niepodległości w roku 1945, było jaknajszybsze uruchomienie portów morskich, a przede wszystkim Gdyni, Gdańska i Szczecina.

Wykonanie tego zadania było bardzo trudne z uwagi na stan, w jakim przejęła porty polska administracja morska w kwietniu 1945 r. Bezpośrednia akcja wojenna w roku 1939 i 1945, bombardowanie lotnictwa i premedytacyjna dewastacja ustępującego okupanta, spowodowały olbrzymie zniszczenia i ogromne szkody w portach. Najlepszą ilustracją tego stanu rzeczy może być podana poniżej tabelka zniszczeń wojennych w portach polskich:

| Wyszczególnienie                     | Gdynia | Gdańsk | Szczecin |
|--------------------------------------|--------|--------|----------|
| Falochronów zniszczonych             | 30%    | 18%    | —        |
| Nabrzeży nowoczes. zniszczonych      | 45%    | 15%    | 10%      |
| Magazynów portowych:                 |        |        |          |
| a) zupełnie zniszczonych             | 25%    | 88%    | 30%      |
| b) wymagających remontów kapitalnych | 25%    | 7%     | 20%      |
| c) wymagających remontów częściowych | 50%    | 5%     | 50%      |
| Urządzeń przeładunkowych:            |        |        |          |
| a) zniszczonych zupełnie             | 50%    | 40%    | 40%      |
| b) wymagających remontu kapitalnego  | 10%    | 25%    | 20%      |
| c) wymagających remontu częściowego  | 40%    | 35%    | 40%      |

Do powyższego zestawienia cyfr, obrazujących zniszczenia portów, należy dodać ilustrację stanu faktycznego zniszczeń w chwili przejęcia portów przez polską administrację morską. Porty Gdynia i Gdańsk nie miały żadnego dostępu ani od strony wody, ani też od strony lądu. Wejście do Gdyni było zatarasowane zatopionym wrakiem pancernika „Gneisenau”, w Gdańsku zaś wrakiem parowca „Africana”. Awanport, baseny i wszystkie dojazdy były zaminowane, wielkie zaś ilości najrozmaitszych wraków, znajdujących się na wodach portowych i redy uniemożliwiało dostęp do portów od strony morza i poruszanie się po basenach. Analogiczna sytuacja istniała od strony lądu, gdzie zniszczone tory, wysadzone wiadukty i wraki sprzętu wojennego uniemożliwiały dostęp do portów. Brak światła, wody słodkiej, siły napędowej, urządzeń telekomunikacyjnych oraz taboru pływającego w portach dopełniał obrazu zniszczeń.

Szybka odbudowa tych zniszczeń była podstawowym warunkiem realizacji natychmiastowych, koniecznych potrzeb gospodarki narodowej. Trzeba było bezzwłocznie eksportować węgiel a importować żywność i towary inwestycyjne. Szybko odbudowujący się przemysł węglowy mógł wyeksportować każdą ilość węgla, jaką porty mogły przeładować, to też porty morskie były w tym początkowym okresie „wąskim gardłem” gospodarki narodowej. W związku z powyższym, początkowy okres odbudowy portów charakteryzowała odbudowa, prowadzona pod silnym naciskiem dwóch zasad: „przeładowywać jak najwięcej” i „przeładowywać za wszelką cenę”.

Jest rzeczą zupełnie zrozumiałą, że odbudowa portów prowadzona w takich warunkach przez Biuro Odbudowy Portów miała cechy prowizoryczności i nie mogła ustrzec się od popełniania wielu błędów i niedociągnięć. Dopiero w końcu roku 1945, kiedy zostały zaspokojone niezbędne potrzeby i porty nasze osiągnęły zdolność przeładunkową ca. 200 tys. ton miesięcznie, przystąpiono do opracowania i realizacji tzw. „Małego Planu Odbudowy Portów”, którego zadaniem było zaspoko-

lenie najpilniejszych potrzeb transportu morskiego. Opracowanie tego planu zamyka pierwszy okres prac portowych, okres uruchamiania portów dla przeładunku „za wszelką cenę” i zaczyna nowy okres odbudowy, do której przychodzi obecnie etap przebudowy portów i ich modernizacja. Należy dodać, że ewolucja ta przebiegała nieco odmiennie w Szczecinie, aniżeli w Gdyni i Gdańsku. Okres bowiem uruchamiania portu zaczął się w Szczecinie nieco później, niż w Gdyni i Gdańsku, bo dopiero w roku 1947 i przeszedł w dziedzinie odbudowy nabrzeży bezpośrednio w trzeci etap tj. przebudowę. Tego rodzaju stan rzeczy został spowodowany tym, że Szczecin, będący przed wojną portem lokalnym, przeznaczonym głównie dla zaopatrzenia Berlina, stał się jednym z największych portów polskich, ciężącym ku swemu naturalnemu zapleczu, tzn. na południe i wschód. Dlatego też powstała paląca konieczność przebudowy osi dojazdowych Szczecina skierowanych na południowy zachód, na kierunek południowo-wschodni. Ponadto uzyskał on dostęp do swego naturalnego zaplecza, tj. zagłębia Śląsko-Dąbrowskiego, którego olbrzymie możliwości alimentacyjne wymagały zwiększenia zdolności potencjału urządzeń dla przeładunków masowych. W wyniku wykonania prac inwestycyjnych, przeprowadzonych w okresie uruchamiania portów (Małego Planu Odbudowy Portów jak i pięciu lat planu 6-letniego), przeprowadzona została całkowita odbudowa, a nawet częściowa przebudowa polskich portów morskich. — Odbudowane i ulepszone zostały falochrony i nabrzeża w Gdyni i Gdańsku, w Szczecinie zaś, poza odbudową nabrzeży starych, wykonano budowę nowego basenu dla przeładunków masowych o długości 600 m. b. nabrzeży, pirsu dla taśmowca i nabrzeża drobnicowego czechosłowackiego. Ilość magazynów wzrosła w portach morskich w r. 1953 w porównaniu do roku 1950 o ca. 115%, ilość zaś urządzeń przeładunkowych wzrosła w tym samym roku o ca. 200% (biorąc za okres porównawczy rok 1947). Porty nasze, posiadające w roku 1945 zdolność przeładunkową ca. 2.000.000 ton rocznie, dysponują obecnie teoretycznym potencjałem przeładunkowym o wysokości 23.000.000 ton.

Mimo tak wysokich obecnych możliwości przeładunkowych portów, ich baza techniczna nie jest w pełni dostosowana do zadań, jakie stawiają przed nimi wzrastające obroty naszego handlu zagranicznego.

Wobec zmiany struktury ładunków, urządzenia techniczne portów, a w szczególności Gdyni i Gdańska, wymagają szybkiej modernizacji. Zwiększenie się ilości przeładunków drobnicowych i całkowita zmiana struktury tych przeładunków (przewaga przeładunków ciężkich) wymaga uzupełnienia posiadanych starych dźwigów drobnicowych o nośności 1,5 t. i 3 t., dźwigami pływającymi o nośności 15 do 60 ton i innymi urządzeniami typu ciężkiego.

Nie mniej palące jest również uzupełnienie ilości holowników, których niedostateczna ilość powoduje konieczność nadmiernego ich wykorzystywania oraz trudności przy obsłudze statków.

W porcie Szczecin należy wzmocnić niedostateczny obecnie potencjał dla przeładunków w relacjach wodnych (barka — statek — barka). Zadanie to zostanie wykonane przez zainstalowanie w ciągu następnego roku 2 mostów 15-tonowych, zakupionych w NRD.

Jednocześnie z odbudową potencjału technicznego portów morskich, następowała odbudowa ich aparatu eksploatacyjnego i handlowego. Odbudową tą kierował Główny Urząd Morski z siedzibą w Gdańsku i z filią w Szczecinie, który organizował, kierował i kontrolował przeładunek wszystkich portów, przyczem przeładunek węgla, nafty i drewna należał do przedsiębiorstw branżowych.

Pierwszy etap organizacyjny portów charakteryzowała stopniowa odbudowa zdolności technicznych aż do granic normalnej pracy eksploatacyjnej oraz stopniowe uspołecznianie przedsiębiorstw usług portowych. Jednocześnie drogą ewolucyjnych przemian reorganizacyjnych (GUM, Gd. UM, likwidacja BOP) następowała



koncentracja zagadnień inwestycyjnych i eksploatacyjnych w jednym reku oraz wyodrębnienie czynności eksploatacyjnych portów w ramach Urzędów Morskich i tworzenie osobnych organizmów i przedsiębiorstw dla ich realizacji (Dyrekcja Handlowa GUM „Portorob”). Organizmy te stały się zależkami przyszłych Zarządów Portów. Na podkreślenie zasługuje olbrzymi wkład pracy, jaki został włożony w realizację zadań tego etapu przez pracowników i kierownictwo BOP Głównego Urzędu Morskiego. Twórczy wysiłek i ofiarna praca polskiego robotnika, inżyniera, ekonomisty i portowca, dokonały w kilka lat dzieła odbudowy portów, które ogromem swych zadań wydawało się przerastać nasze możliwości.

Utworzenie zarządów portów, jako samodzielnych przedsiębiorstw, powołanych do administrowania i eksploataowania portów, zamknęło ten trwający 5 lat okres organizacyjny.

Na odcinku przeładunków okres ten charakteryzuje się coraz to bardziej wzrastającym eksportem węgla oraz przywozem artykułów żywnościowych (UNRRA), surowców włókienniczych, rud i środków inwestycyjnych. Jednocześnie porty nasze zaczynają walkę o akwizycję przeładunków tranzytowych czeskich, węgierskich i rumuńskich, których udział w obrotach portowych zaczyna znacznie wzrastać (w r. 1946 — 1,9%, 1947 — 7,8%, 1948 — 6,9%, 1949 — 7,6%, 1950 — 10,2%, 1951 — 9,3%, 1952 — 11%, 1953 — 12,9%). Na taki układ sytuacji wpływa fakt wzrastającego potencjału technicznego portów, co umożliwia poza obsługą ładunków własnych, również i obsługę towarów tranzytowych.

Potrzeby eksportu węgla w okresie 1947 — 1949 są tak poważne, że dla wykonania tych zadań uruchomione zostały małe porty, jak Ustka, Darłowo, Kołobrzeg, a większość inwestycji portowych we wszystkich portach morskich planowana była przede wszystkim z punktu widzenia przeładunku węgla, co spowodowało zbyt jednostronne rozwiązanie inwestycyjne w Szczecinie (instalacja taśmowca, będącego urządzeniem wybitnie specjalistycznym, zamiast uniwersalnych urządzeń mostowych).

W tym okresie wszystkie nasze porty mają charakter uniwersalny, tzn. posiadają taką organizację i takie urządzenia przeładunkowe, że mogą przeładowywać wszystkie towary masowe i drobnicowe. Jednak już wówczas zaczyna zarysowywać się wyraźna tendencja portu gdynskiego w kierunku zwiększonej obsługi towarów drobnicowych. Wpływa na to przede wszystkim posiadanie przez Gdynię największej ilości magazynów oraz najlepiej zorganizowanego aparatu usługowego, wskutek czego obsługa organizujących się linii regularnych zaczyna się koncentrować w Gdyni.

Największe trudności napotykały zarządy portów przy realizacji programu techniki przeładunkowej w portach.

Pomimo zwiększającej się od roku 1950 mechanizacji przeładunków portowych, zwłaszcza w ZPGG, podstawowe zadania, jakie zostały wyznaczone zarządom portów na odcinku mechanizacji przeładunków najbardziej pracochłonnych, nie zostały dotychczas dostatecznie opracowane i rozwiązane. Mechanizacja przeładunku drewna, a zwłaszcza tarcicy, nie jest dotychczas właściwie rozwiązana, co ma swoje odbicie w niedostatecznej wydajności przeładunku. Zarządy portów nie były również w stanie przygotować się w porę do mechanizacji przeładunku drobnicy ciężkiej, która obecnie stanowi ca 60% wszystkich ładunków drobnicowych na linii dalekowschodniej. Dopiero w ciągu ostatniego roku zaczęto rozpracowywać zagadnienie technologii przeładunków jak i właściwą organizację prac sztauerskich. Oba te zagadnienia wymagają szybkiej realizacji z uwagi na zasadnicze znaczenie, jakie mają one przy podniesieniu wydajności przeładunku towarów drobnicowych.

Zagadnienie to ma o tyle zasadnicze znaczenie, że przeładunek tych towarów staje się podstawowym problemem naszych portów. W ciągu bowiem ostatnich lat udział przeładunków drobnicowych w ogólnej puli towarowej portów morskich zwiększył się bardzo poważnie (17,8 procent) i posiada wyraźną tendencję do dalszego wzrostu.

Kształtowanie się wskaźników przeładunków drobnicowych w latach od 1946 do 1953 było następujące:

1946—10%, 1948—115%, 1953—198%. Wzrasta również pracochłonność tych przeładunków. Dużą część przeładunków drobnicowych stanowią bowiem obecnie ładunki ciężkie (od 3 t. do 35 t.), wymagające oddzielnej mechanizacji i techniki przeładunkowej. Ponadto w ładunkach tych posiadają poważny udział towary tranzytowe, co zwiększa jeszcze odpowiedzialność zarządów portów. Ogólny udział towarów tranzytowych w obrotach portów morskich wzrósł obecnie bardzo znacznie i wynosi około 13% obrotów portowych.

Jako na specyficzną trudność w pracy portów należy wskazać na niedostateczną rytmiczność w alimentowaniu portów masą towarową przez przedsiębiorstwa handlu zagranicznego, co często jest wynikiem specjalnych warunków handlu z krajami kapitalistycznymi. W wyniku takiego stanu rzeczy realizacja miesięcznych planów przeładunkowych, ustalonych na bazie masy towarowej MHZ ulega częstym zakłóceniom, powstają szczyty przeładunkowe, których porty nie są często w stanie opanować, głównie z braku dostatecznej ilości robotników przeładunkowych.

Wysokość tych szczytów przeładunkowych, ustalona jako przekroczenie przeciętnych dobowych przeładunków, kształtowała się w ciągu roku 1953 w porcie Gdynia i Gdańsk, następująco:

| miesiąc     | Gdańsk    |         | Gdynia    |         |
|-------------|-----------|---------|-----------|---------|
|             | % przekr. | data    | % przekr. | data    |
| Styczeń     | 272,5     | 30.I    | 239,1     | 14.I    |
| Luty        | 457,8     | 27.II   | 216,5     | 3.II    |
| Marzec      | 190,8     | 28.III  | 416,6     | 27.III  |
| Kwiecień    | 323,0     | 9.IV    | 262,1     | 8.IV    |
| Maj         | 237,5     | 8.V     | 186,      | 19.V    |
| Czerwiec    | 239,2     | 3.VI    | 294,3     | 23.VI   |
| Lipiec      | 465,0     | 25.VII  | 253,5     | 30.VII  |
| Sierpień    | 435,7     | 24.VIII | 173,4     | 10.VIII |
| Wrzesień    | 301,3     | 16.IX   | 172,1     | 24.IX   |
| Październik | 252,4     | 26.X    | 208,1     | 29.X    |
| Listopad    | 169,4     | 19.XI   | 177,5     | 19.XI   |
| Grudzień    | 336,9     | 30.XII  | 211,7     | 31.XII  |

Należy mieć nadzieję, że stan ten w ścisłej współpracy aparatu portowego, spedycyjnego i zagranicznego ulegnie w przyszłości poprawie.

Trudności w pracy portów, jakie wyłoniły się w ciągu ostatnich lat, były w pewnej mierze również wynikiem niedostatecznej jednolitości polityki inwestycyjnej i eksploatacyjnej w portach morskich, a w ZPGG spowodowane zostały nadmierną koncentracją dyspozycji w centrali przy jednoczesnym braku samodzielności i odpowiedzialności za wykonanie planu w Rejonach Portowych.

W związku z powyższym, dotychczasowa organizacja uległa z dniem 1 stycznia 1954 r. zmianie i stworzony został Centralny Zarząd Portów z siedzibą w Warszawie, jako organ operatywny Ministerstwa Żegluga, powołany do jednolitego wykonywania planów narodowych na odcinku portów morskich. Jednocześnie dotychczasowe ZPGG zostało podzielone na dwa samodzielne przedsiębiorstwa, a mianowicie: Zarząd Portu Gdynia i Zarząd Portu Gdańsk.

Przed nową organizacją portów morskich stały obok konieczności szybkiego usunięcia dotychczasowych trudności, nowe bardzo poważne zadania. Do nowych zadań należy właściwy podział zadań pomiędzy portami i ich ewentualna specjalizacja, uwzględniająca nowe możliwości przeładunkowo-składowe portu szczecińskiego.

Jednocześnie Centralny Zarząd Portów powinien w jak najszybszym czasie przeprowadzić modernizację techniki przeładunkowej w portach morskich na odcinku drewna, drobnicy ciężkiej i innych towarów pracochłonnych przez zainstalowanie nowych urządzeń opracowanie technologiczne podstawowych przeładunków, jak również należyte zorganizowanie sztauerki. Ponadto Centralny Zarząd Portów powinien ustalić dostatecz-



ne podstawy metodologiczne dla opracowania planów zatrudnienia, które by zapewniły portom dostateczną ilość robotników przeładunkowych. Stworzenie dla robotników tych odpowiednich warunków płacy, a zwłaszcza warunków bytowo-mieszkaniowych i tym samym przywiązanie ich do pracy w portach, powinno być naczelnym hasłem programu wyjściowego Centralnego Zarządu Portów.

CZ. GIERAŁTOWSKI (Warszawa)

## Zagadnienia obniżki kosztów własnych transportu samochodowego

Z uwagi na kolosalny rozwój transportu samochodowego w naszym kraju zagadnienie kosztów własnych przewozów samochodowych nabiera specjalnego znaczenia. Wystarczy powiedzieć, że w całej gospodarce narodowej koszty eksploatacji ciężarowego taboru samochodowego wynoszą obecnie ca 4,5 miliarda zł rocznie. W latach następnych, w związku ze stałym wzrostem taboru samochodowego, suma ta będzie się poważnie zwiększała. Dlatego w ogólnonarodowej walce o obniżkę kosztów własnych nie powinno zabraknąć pracowników transportu samochodowego, gdyż ich działalność stanowi pokaźny udział w społecznych kosztach produkcji kraju.

Zanim przejdziemy do omówienia źródeł obniżki kosztów własnych w transporcie samochodowym musimy sobie zdać sprawę, co właściwie oznacza w ogóle „obniżka kosztów własnych”. Obniżka kosztów własnych oznacza zmniejszenie realnych nakładów pracy żywej i przedmiotowej na jednostkę produkcji lub usług. Pod pojęciem realnych nakładów należy rozumieć przede wszystkim czynniki ilościowe. W ciężarowym transporcie samochodowym jednostką produkcji jest przewiezienie 1 tony na odległość 1 km, czyli 1 tonokm. Istota obniżki kosztów własnych polega na tym, aby na wyprodukowanie tej jednostki zużyć jak najmniejsze ilości materiałów i robocizny.

W kosztach własnych ilości materiałów i robocizny sprowadzone są do wspólnego mianownika przy użyciu takiego miernika, jakim jest pieniądź, czyli są ujęte wartościowo. Obniżka kosztów też jest liczona w stosunku wartościowym. Jeżeli więc w dwóch okresach czasu, w których badamy koszty własne, ulegają zmianie ceny materiałów lub stawki płac, będące w tym przypadku wartościowym miernikiem wspomnianych wyżej ilości materiałów i robocizny, to prawidłowa ocena obniżki realnych nakładów pracy żywej i przedmiotowej może być dokonana jedynie po uprzednim wyeliminowaniu wpływu tych zmian na poziom kosztów własnych, czyli doprowadzenie kosztów do warunków porównywalnych (patrz artykuł T. Krawieckiego i E. Matyji, Gospodarka Planowa nr 6/54).

W czym tkwią źródła i możliwości i do czego sprowadza się zagadnienie obniżki kosztów własnych przewozów samochodowych.

Z punktu widzenia całej gospodarki narodowej zagadnienie obniżki kosztów własnych przewozów samochodowych sprowadza się do:

- 1) pełnej racjonalizacji przewozów,
- 2) właściwego podziału zadań pomiędzy różne rodzaje transportu,
- 3) zmniejszenia kosztów przebiegu i czasu pracy eksploatowanego taboru oraz kosztów administracyjnych,
- 4) lepszego wykorzystania przebiegu i czasu pracy eksploatowanego taboru efektywną pracą przewozową — czyli w praktyce zagadnienie sprowadza się do **obniżenia kosztu własnego 1 tonokm. niezbędnych dla gospodarki narodowej przewozów samochodowych.**

Zagadnienie z punktu widzenia konkretnego przedsiębiorstwa samochodowego ma zwięzły zakres, gdyż takie zagadnienia jak racjonalizacja przewozów i podział zadań pomiędzy różne rodzaje transportu jest

Stworzenie w naszych portach stałego, **przywiązaniego do swej pracy fachowego zespołu roboczego i pełna mechanizacja wszystkich prac przeładunkowych na statku i na lądzie**, da gwarancję szybkiej i wysokiej jakości obsługi statków, a tym samym pozwoli na **obniżenie kosztu własnego 1 tonokm. przewozów samochodowych, zleconych przez klientów.**

poza sferą działania przedsiębiorstwa transportu samochodowego. W przedsiębiorstwie przewozowym zagadnienie obniżki kosztów własnych sprowadza się do **obniżenia kosztu własnego 1 tonokm. przewozów samochodowych, zleconych przez klientów.**

Racjonalizacja przewozów tj. przemieszczanie tylko rzeczy niezbędnych i na niezbędne odległości (wyeliminowanie przewozów zbędnych i wtórnych, w krzyżujących się relacjach dla tego samego ładunku itp.) jest pierwszym warunkiem zmniejszenia wydatków transportowych w gospodarce narodowej. Wpływ na to mają właściwe centrale zbytu i zaopatrzenia i przedsiębiorstwa skupu. Zadaniem ich jest takie kierowanie potoku ładunków w czasie i przestrzeni, aby w pełni obsługując potrzeby gospodarki narodowej, przewieźć jak najmniej i na jak najkrótsze odległości.

Właściwy podział zadań pomiędzy różne rodzaje transportu (kolej, żegluga, transport samochodowy i lotniczy) posiada istotne znaczenie już dla samych kosztów przewozu ładunków **niezbędnych** dla gospodarki narodowej. W zależności od rodzaju i masowości ładunku, odległości przewozu, potrzebnej szybkości transportu, ciężenia nadawcy i odbiorcy do określonego środka transportu itp. winien być wybrany taki rodzaj transportu, przewozy którym będą najbardziej ekonomiczne. Przy kalkulacji kosztów przewozu należy brać pod uwagę nie tylko czyste koszty przewozu, ale również koszty dowozu do głównego środka transportu i odwozu oraz koszty przeładunku.

W racjonalizacji przewozów i właściwym podziale zadań pomiędzy różne rodzaje transportu tkwią wielkie rezerwy zmniejszenia wydatków transportowych w gospodarce narodowej. Jednak na te zagadnienia nie mają wpływu przedsiębiorstwa transportu samochodowego. Dla nich podstawowym zagadnieniem jest wykonać zgłoszone przewozy (bez względu na to czy są to przewozy racjonalne czy nie) przy jak najmniejszych kosztach własnych.

Produkcją ciężarowego transportu samochodowego jest, jak wskazano wyżej, przemieszczanie ładunków na pewne odległości i miernikiem tej produkcji jest tonokm. Jednak koszty nie są związane bezpośrednio z tym miernikiem. Część kosztów jest zależna od przebiegu, czyli od wielkości przejechanych przez samochód kilometrów (wozokm) część kosztów zależna jest od czasu pracy samochodów (wozogodz), część zaś ma w zasadzie charakter stały, niezależny od wielkości tonokm, wozokm, czy wozogodz. Stąd, dążąc do obniżki kosztów własnych przewozów, należy przede wszystkim zmniejszyć koszty przebiegu, koszty czasu pracy i koszty stałe. To jest pierwsze źródło obniżki kosztów własnych przewozów. Następnie należy dążyć do tego, aby na 1 km przebiegu samochodu i 1 godzinę pracy samochodu przypadało jak najwięcej efektywnej pracy przewozowej, czyli jak najwięcej tonokm. To jest drugie źródło obniżki.

Realizacja oszczędności z pierwszego źródła obniżki zależy głównie od bezpośrednich wykonawców procesu przewozowego: od kierowców, zużywających mniej benzyny i oleju napędowego na 100 km przebiegu; od



kierowców wydłużających przebiegi ogumienia i przebiegi międzynaprawcze taboru; od robotników stacji obsługi i warsztatów, szybciej i taniej doprowadzających samochody do gotowości technicznej.

Realizacja oszczędności z drugiego źródła obniżki zależy tak od bezpośrednich wykonawców, jak i od organizatorów procesu przewozowego — dyspozytorów i kierownictwa przedsiębiorstwa. Współdziałanie prawidłowej organizacji pracy z wysiłkiem kierowcy winno zapewnić wysokie wskaźniki wykorzystania przebiegu i czasu pracy samochodów.

Na koszt własny przewozów samochodowych składają się:

1. Koszty przebiegu: a) materiały pędne, b) ogumienie, c) obsługa techniczna, d) naprawy bieżące i średnie, e) odpisy amortyzacyjne.

2. Koszty czasu pracy: a) płace kierowców z narzutami, b) delegacje kierowców.

3. Koszty administracyjne: a) wydziałowe, b) ogólnozakładowe.

Jednostką odniesienia dla kosztów przebiegu jest wozokm, dla kosztów czasu pracy — wozogodz. W naszej praktyce przyjęto również odnosić koszty admini-

stracyjne na 1 wozogodzinę pracy. Wydaje się, że to jest całkowicie nie słuszne. O ile koszty przebiegu i koszty czasu pracy są w zasadzie funkcją wozokm i wozogodz., nie można tego powiedzieć o kosztach wydziałowych i ogólnozakładowych. Koszty te mają w zasadzie charakter stały (w przedsiębiorstwie normalnie działającym) i czas pracy samochodem nie ma na nie wpływu. Uzależnianie tych kosztów od wozogodz. może często prowadzić do błędnych wniosków. Przy względnej stałości tych kosztów każde zmniejszenie lub zwiększenie ilości wozogodzin prowadzi do zwiększenia lub zmniejszenia ich na 1 wozogodzinę. Bardziej zależą one od ilości taboru, gdyż z ilością taboru wiąże się ilość zatrudnionych i wielkość samego przedsiębiorstwa. Jednak i tu nie ma zależności wprost proporcjonalnej, tym niemniej zależność ta jest bliższa. W zasadzie tę grupę kosztów winno się rozpatrywać nie w przeliczaniu na jakąś jednostkę, ale globalnie sumę tych kosztów w rozbiu na elementy składowe.

Rozpatrzmy zagadnienie obniżki kosztów własnych w transporcie samochodowym na poniższym przykładzie:

| Składniki kosztów              | Jedn. miary | r. 1953     |                  |               | r. 1954     |                  |               |
|--------------------------------|-------------|-------------|------------------|---------------|-------------|------------------|---------------|
|                                |             | ilość jedn. | suma koszt. w zł | na jedn. w zł | ilość jedn. | suma koszt. w zł | na jedn. w zł |
| 1                              | 2           | 3           | 4                | 5             | 6           | 7                | 8             |
| 1. Koszty przebiegu            |             |             |                  |               |             |                  |               |
| a) mat. pędne                  | wozokm      | 1800        | 756              | 0,42          | 2000        | 820              | 0,41          |
| b) ogumienie                   | "           | 1800        | 288              | 0,16          | 2000        | 280              | 0,14          |
| c) obsługa techniczna          | "           | 1800        | 900              | 0,50          | 2000        | 900              | 0,45          |
| d) naprawy bieżące i średnie   | "           | 1800        | 270              | 0,15          | 2000        | 280              | 0,14          |
| e) odpisy amortyzac.           | "           | 1800        | 990              | 0,55          | 2000        | 1100             | 0,55          |
| 2. Koszty czasu pracy          |             |             |                  |               |             |                  |               |
| a) płace kierowców z narzutami | wozogodz.   | 120         | 660              | 5,50          | 125         | 750              | 6,00          |
| b) delegacje kierowców         | "           | 120         | 60               | 0,50          | 125         | 50               | 0,40          |
| 3. Koszty administrac.         |             |             |                  |               |             |                  |               |
| a) wydziałowe                  | —           | —           | 348              | —             | —           | 350              | —             |
| b) ogólnozakładowe             | —           | —           | 372              | —             | —           | 368              | —             |
| Razem                          | tonokm      | 5400        | 4644             | 0,86          | 6200        | 4898             | 0,79          |

W rubrykach 4 i 7 podane są globalne koszty przedsiębiorstwa w rozbiu na poszczególne elementy składowe. W rubrykach 5 i 8 podane są przeliczenia kosztów przebiegu na 1 wozokm, kosztów czasu pracy na 1 wozogodz, a wszystkich kosztów na 1 tonokm (rubryk 5 i 8 w tym przykładzie nie wolno sumować z uwagi na różne jednostki odniesienia).

Z powyższego przykładu wynika, że w przeliczeniu na 1 wozokm obniżono koszty przebiegu o 9 groszy, w tym materiałów pędnych o 1 grosz, ogumienia o 2 grosze, obsługi technicznej o 5 groszy i napraw bieżących i średnich — o 1 grosz, a w przeliczeniu na 1 wozogodz. pracy samochodu zwiększono koszty o 40 groszy, w tym płace kierowców wzrosły o 50 groszy i zmniejszyły się koszty delegacji służbowych o 10 groszy. Wszystkie koszty w przeliczeniu na 1 tonokm. zostały obniżone o 7 groszy tj. z 86 w roku 1953 na 79 groszy w r. 1954. Zmniejszenie kosztu własnego 1 tonokm. o 7 groszy daje 434 zł oszczędności (6200,007).

Z czego składa się powyższa oszczędność:

1. Ze zmniejszenia kosztów przebiegu o 9 groszy na 1 wozokm, co daje  $(2000 \times 0,9)$  — zł. 180,—

2. ze zwiększenia kosztów czasu pracy na 1 wozogodz, o 40 groszy, co daje  $(125 \times 0,4)$  + zł. 50,—

3. z poprawy wskaźników techniczno-ekonomicznych, rzutuujących na wydajność pracy taboru:

a) w tonokm na 1 wozokm. W r. 1954 wydajność w tonokm na 1 wozokm wzrosła z 3,0 na 3,1, czyli o 0,1 tkm. Gdyby wydajność nie wzrosła, trzeba byłoby dla wykonania 6200

tkm wykonać większy przebieg o 66,7 wozokm  $(2000,0:1,3,0)$ , a zatem koszty wzrosłyby o  $(66,7 \cdot 1,78) = 118,6$  zł (1,78 — koszty przebiegu na jednostkę w 1953 r.). Zatem powyższa kwota stanowi oszczędność z tytułu wzrostu wydajności w tonokm/1 wozokm — zł 118,6

b) w tonokm na 1 wozogodz. W r. 1954 wydajność w tonokm na 1 wozogodz. wzrosła z 45,0 na 49,6 czyli o 4,6 tonokm. Gdyby wydajność nie wzrosła, trzeba byłoby dla wykonania 6200 tkm zwiększyć czas pracy samochodów o  $(125 \cdot 4,6 : 45 = 12,78$  wozogodz., a zatem koszty wzrosłyby o  $(12,78 \cdot 6,00) = 76,7$ . Zatem powyższa kwota stanowi oszczędność z tytułu wzrostu wydajności w tonokm/1 wozogodz. — zł 76,7

4. Ze zmniejszania się kosztów wydziałowych i ogólnozakładowych na 1 tonokm w związku ze wzrostem produkcji 2,—

$$(348 + 372) \times \frac{6200}{5400} - (350 + 368) = \text{zł } 106,7$$

Razem 434,0

Na wstępie wykazaliśmy dwa źródła obniżki kosztów własnych w przedsiębiorstwie transportu samochodowego:

1) zmniejszenie kosztów przebiegu i czasu pracy eksploatowanego taboru oraz zmniejszenie kosztów administracyjnych;



2) lepsze wykorzystanie przebiegu i czasu pracy eksploатовanego taboru efektywną pracą przewozową.

Grupując powyżej podane oszczędności w ten sposób otrzymamy:

|                                                             |                    |
|-------------------------------------------------------------|--------------------|
| 1. zmniejszenie kosztów przebiegu                           | — zł 180,—         |
| zwiększenie kosztów czasu pracy                             | + zł 50,—          |
| zmniejszenie kosztów administracyjnych                      | — zł 2,— — 132,—   |
| 2. wydajność w tonokm/wozokm                                | — zł 118,6         |
| wydajność w tonokm/wozogodz.                                | — zł 76,7          |
| wzrost produkcji w odniesieniu do kosztów administracyjnych | — zł 106,7 — 302,— |
| Razem zł                                                    | 434,—              |

Na obniżkę powyższych kosztów mogą wpłynąć najróżnorodniejsze elementy. Koszty przebiegu mogą się obniżać w wyniku bardziej ekonomicznego lub mniejszego taboru, polepszania się stanu dróg i warunków atmosferycznych, wzrostu kwalifikacji kierowców, zużywających mniej materiałów pędnych, przekraczających normy przebiegu ogumienia i taboru. Koszty czasu pracy mogą wzrastać w związku z wypłacanymi premiami kierowcom za oszczędność materiałów pędnych, ogumienia i za przebiegi międzynaprawcze. Lepsze wykorzystanie przebiegu i czasu pracy efektywną pracą przewozową w tonokm może być wynikiem zmiany struktury ładunków (masowe i ciężkie), zwiększenia odległości przewozu, skrócenia czasu na i wyładunku, zwiększenia szybkości technicznej i współczynnika przebiegu, zwiększenia się ładowności oraz jej wykorzystania.

Część tych czynników jest zupełnie niezależna od przedsiębiorstwa, od organizatorów procesu przewozowego, od kierowców. Dlatego chcąc prawidłowo ocenić efekty oszczędnościowe należałoby wyeliminować wpływ czynników niezależnych, a przede wszystkim takich, jak zmiana rodzaju i ładowności taboru oraz średniej odległości przewozu. Z góry bowiem wiadomo, że w zasadzie są tańsze w eksploatacji samochody wysokoprężne i o dużej ładowności (przy masowych przewozach) oraz, że koszt jednostkowy 1 tonokm maleje wraz ze zwiększeniem się średniej odległości przewozu (szczególnie są poważne różnice na krótkich odległościach).

Przewozy i praca taboru, podane w naszym przykładzie zostały wykonane przy poniższych wskaźnikach techniczno-ekonomicznych:

|                                      |             |               |
|--------------------------------------|-------------|---------------|
|                                      | 1953 r.     | 1954 r.       |
| ładowność taboru                     | 5,0 ton     | 5,0 ton       |
| wykorzystanie ładowności             | 1,0         | 1,0           |
| „ przebiegu                          | 0,60        | 0,62          |
| odległość przewozu 1 tony            | 20,0 km     | 20,0 km       |
| szybkość techniczna                  | 20,0 km/g.  | 20,0 km/godz. |
| czas na operacje ładunkowe na 1 tonę | 0,111 godz. | 0,097 godz.   |

Z powyższego wynika, że w porównywanych okresach uległy zmianie tylko dwa wskaźniki: współczyn-

nik wykorzystania przebiegu — poprawa o 0,02 i czas postoju pod operacjami ładunkowymi — skrócenie o 0,8 minuty. Poprawa tych dwóch wskaźników wpływa na bardziej efektywne wykorzystanie przebiegu i czasu pracy samochodów i — w naszym przykładzie — spowodowała bezpośrednio obniżkę kosztów własnych o 195,3 zł (118,6 + 76,7) oraz pośrednio wpłynęła poprzez wzrost produkcji na obniżenie się kosztów administracyjnych.

Przykład powyższy świadczy o podstawowym znaczeniu wskaźników techniczno-ekonomicznych na poziomie kosztów własnych. Szczególną wagę posiadają wskaźniki związane już z samym czasem pracy samochodu.

Bardziej efektywną korzyść z punktu widzenia kosztów własnych przynosi poprawa takich wskaźników, jak wykorzystanie przebiegu i ładowności, skrócenie czasu postoju pod operacjami ładunkowymi, zwiększenie szybkości technicznej, niż zwiększenie średniodobowego dnia pracy, czy współczynnika wykorzystania taboru.

Wyżej podano w skrócie źródła obniżki kosztów własnych transportu samochodowego. Jakże są drogi dokonania tej obniżki?

Podstawowe znaczenie w walce o obniżkę kosztów własnych posiada postawiona na wysokim poziomie praca uświadamiająca, systematyczne zaznajamianie pracowników z istotą i celem obniżki kosztów własnych, ze źródłami obniżki kosztów własnych na konkretnych przykładach z danego zakładu pracy, z doświadczeniami i osiągnięciami na tym odcinku przodowników pracy. Jedynie wzbudzenie wielkiej aktywności na tym odcinku, tworząca współpraca kierowców, pracowników stacji obsługi i warsztatów oraz personelu kierowniczego może dać pozytywne wyniki.

Walka o obniżkę kosztów własnych winna być jednak oparta o normy techniczne, o prawidłowy plan i kontrolę jego wykonania. Prawidłowe normy zużycia materiałów pędnych, normy przebiegów międzynaprawczych taboru i ogumienia, normy zużycia materiałów i normy pracy robotników warsztatowych i opracowany na ich podstawie plan winny określać dokładnie, technicznie i ekonomicznie uzasadnione zadania dla przedsiębiorstwa, dla każdego wydziału, a nawet dla pojedynczego samochodu. Bieżąca ewidencja przebiegu wykonania planu i natychmiastowe oddziaływanie na wszelkie odchylenia od zadań planowych jest warunkiem skuteczności walki o obniżkę kosztów własnych.

Bardzo ważnym czynnikiem walki o obniżkę kosztów własnych jest pobudzanie indywidualnego zainteresowania pracowników poprzez odpowiedni system premiowania, stosowanie różnych form społecznego uznania, jak nagrody za współzawodnictwo, przyznawanie tytułów przodownika pracy, racjonalizatora produkcji, ogłaszanie osiągnięć w prasie itp.

## Z. SZKÓP (Gdańsk)

# Zagadnienie bocznic kolejowych

Bocznicę kolejową można traktować jako przedłużenie torów stacyjnych użytku ogólnego na terenie posiadacza bocznic. Stąd łatwo można wysnuć wniosek, jak duże znaczenie mają bocznicę dla ich posiadaczy.

Na terenach przedsiębiorstw posiadających bocznicę można zainstalować stałe urządzenia do zmechanizowanego maładunku lub wyładunku, lub wykorzystywać różnice poziomów torów bocznicowych i placów, by wykonywać te czynności przy użyciu siły ciężkości.

Wszystko to razem jest dużym udogodnieniem dla posiadaczy bocznic, ponieważ zmniejsza koszty własne dostawy ładunków. Stąd daje się zaobserwować bardzo duży pęd do budowy bocznic przez rozmaite przedsiębiorstwa.

Dla otrzymania pełnego obrazu znaczenia bocznic w gospodarce narodowej należałoby poddać ocenie rolę bocznic z punktu widzenia interesów kolei.

Dla kolei każda bocznicą oznacza dodatkowy punkt obsługi. W miarę wzrastania ilości bocznic rozproszenie punktów obsługi będzie wzrastać, zaś trudności procesu obsługi będą raczej pogłębiać się, szczególnie w tych przypadkach, jeśli bocznicę będą rozsiane na całym terenie stacji.

Duża ilość punktów naładunkowych i wyładunkowych w postaci bocznic niewątpliwie będzie wpływać hamująco na prawidłowy przebieg podwójnych operacji ładunkowych. Nie zawsze bowiem wagony ładowne nadchodzące dla posiadacza bocznic mogą być wykorzy-



stane pod ponowny naładunek na teże bocznicę. Rzadko się bowiem zdarza, że przedsiębiorstwo ma taki rodzaj ładunku, który może być załadowany do wagonów spod wyładunku. Wprawdzie wagony zbędne spod wyładunku można przetoczyć pod naładunek na inną bocznicę lub na tor ogólnego użytku, lecz operacja ta będzie połączona z wykonaniem manewrów i stratą czasu, czego nie ma na torach ogólnego użytku.

Zarówno rozproszenie bocznic jako punktów ładunkowych jak i ograniczenie możliwości stosowania podwójnych operacji na bocznicach nie wpływają na pogorszenie obrotu wagonów w takim stopniu, jak zwiększenie postoju wagonów na bocznicach pod wyładunkiem.

W gdańskim okręgu kolejowym ilość wagonów wyladowywanych na bocznicach dochodzi do 60% ogólnej ilości wagonów wyladowywanych. Czas postoju wagonu pod wyładunkiem na bocznicach jest przeciętnie dwa razy większy, niż przeciętny czas postoju wagonów pod wyładunkiem na torach ogólnego użytku. Należy przystąpić nadmienić, że przeciętny czas postoju wagonu na bocznicach pod naładunkiem jest dwukrotnie mniejszy od postoju pod wyładunkiem i dorównuje czasowi postoju wagonu na torach ogólnego użytku.

Jak to wytłumaczyć, że przeciętny czas postoju wagonów pod wyładunkiem na bocznicach jest dwukrotnie większy, niż na torach ogólnego użytku, jeśli wziąć pod uwagę, że posiadacz bocznic mając ładunek w wagonie na swoim terenie potrzebuje mniejszych nakładów pracy żywej i środków transportowych?

Posiadacz bocznic tłumaczy to zjawisko wzeledami zależnymi wyłącznie od kolei zarzucając kolei, że gromadzi wagony w drodze ich przebiegu do stacji docelowych dla celów marszrutyacyjnych, skutkiem tego wagony nadchodzą w ilościach nadmiernych.

Wydać się jednak, że argumentacja ta jest tylko częściowo słuszna.

Gromadzenie się w nadmiernych ilościach wagonów pod wyładunkiem na bocznicach spowodowane jest głównie brakiem koordynacji naładunku na stacjach nadania zwłaszcza jeśli tych stacji jest kilka.

Winy za ten brak koordynacji nadania nie może ponosić kolei.

Jeśli wziąć pod uwagę, że ilość bocznic stale wzrasta oraz, że udział pracy bocznic w ogólnej pracy naładunkowej i wyładunkowej, który obecnie na sieci dochodzi do 60% (w Związku Radzieckim — 80%) będzie nadal wzrastać, to można powiedzieć, że rozwój ruchu na bocznicach nie będzie nam polepszać obrotu wagonu, tylko raczej ten obrót pogarszać.

W jakż w sposób, prowadząc politykę rozwoju bocznic jako ważnego zagadnienia w gospodarce narodowej, ustrzec się jednocześnie od ujemnych skutków, jakie powodują bocznicę na odcinku obrotu wagonu?

Przed wszystkim należałoby skasować bocznicę tych przedsiębiorstw, na których obrót wagonów jest minimalny. Są bocznicę, których przeciętny obrót wynosi poniżej 1 wagonu, a nawet 1/3 wagonu na dobę.

Takie bocznicę jako mierzotowne należałoby rozebrać.

W stosunku do bocznic pozostałych lub nowobudowanych należałoby ustalić pewien długofalowy plan działania dla każdego ośrodka przemysłowo-miejskiego oddzielnie.

W pierwszym rzędzie chodziłoby tu o ośrodki przemysłowo - miejskie nie tylko nowopowstające lecz i o ośrodki istniejące, w których powstają nowe dzelnice przemysłowe. W dotychczasowych ośrodkach przemysłowo - miejskich często istnieją tzw. ciągi bocznicowe tzn., gdy od głównego toru bocznicowego odgałęzia się szereg bocznic. Jedne bocznicę odgałęziają się pod ostrze, zaś drugie z ostrza. Częstość bocznicę odgałęziające się od ciągu głównego są mało rozwinięte, posiadają tylko jeden tor, co komplikuje i wydłuża czas wykonania obsługi.

Są to typowe pozostałości ustroju kapitalistycznego.

Należałoby przypuszczać, że w nowopowstających dzelnicach przemysłowych, w skład których wchodzi nie jedno lub kilka przedsiębiorstw, lecz znacznie większą ich ilość, zagadnienie właściwego zaplanowania

bocznic będzie wzięte pod uwagę, mając na celu prawidłowy układ komunikacyjny, który by zapewniał szybką ich obsługę.

Wydać się, że w zmienionych warunkach ustrojowych takie możliwości istnieją, aby należycie zlokalizować poszczególne przedsiębiorstwa i zakłady przemysłowe z jednoczesnym uwzględnieniem pewnych podstawowych dezyderatów, które stawia kolej co do wyboru właściwych układów bocznicowych.

Jakież to są dezyderaty charakteru komunikacyjno-kolejowego, które powinny być uwzględnione w związku z projektowaniem dzelnicy przemysłowych?

A więc przede wszystkim zakładów przemysłowych i przedsiębiorstw z dużym obrotem wagonów, których naładunek i wyładunek można by zmechanizować nie należałoby lokalizować w jeden system bocznicowy z zakładami i przedsiębiorstwami o mniejszych obrotach wagonów, których wyładunku i naładunku nie opłaci się mechanizować.

Należy liczyć się z tym, że czas postoju wagonów na bocznicach posiadających zmechanizowany naładunek i wyładunek powinien być znacznie skrócony, aby te urządzenia mogły szybko się amortyzować. W związku z tym obsługa tych bocznic powinna być częstsza niż bocznic bez zmechanizowanego naładunku i wyładunku.

Wszystkie bocznicę dzelnicy przemysłowej powinny mieć wspólną stację rejonową położoną między stacją obsługującą a bocznicami. Stacja rejonowa powinna składać się z kilku torów o długości 200 — 250 m każdej, na których mogłaby być dokonana praca manewrowa polegająca na:

- 1) wysegregowaniu wagonów dla poszczególnych bocznic.
- 2) podgrupowaniu wagonów zabranych z bocznic.
- 3) umożliwieniu przestawiania wagonów spod wyładunku z bocznic na bocznicę w ramach podwójnych operacji ładunkowych.

W ten sposób stacja rejonowa dzelnicy przemysłowej odciażając stację obsługującą poważnie mogłaby się przyczynić do usprawnienia obsługi zarówno bocznic iak i do usprawnienia samej stacji obsługującej, co w konsekwencji doprowadziłoby do skrócenia postoju wagonów na bocznicach.

Sam układ bocznic pod względem komunikacyjnym powinien być tak rozwiązany, aby począwszy od stacji rejonowej, każda poszczególna bocznicę można było obsłużyć z zachowaniem jednego kierunku jazdy składu manewrowego.

Projekując właściwy układ dzelnicy przemysłowej, nie można postuluwać, aby wyłącznie lokalizacja poszczególnych przedsiębiorstw czy też zakładów następowała wyłącznie pod kątem właściwego układu połączeń bocznicowych. Takie ujęcie sprawy byłoby niewłaściwe. Należy jednak stwierdzić, że przy projektowaniu dzelnicy przemysłowych o układzie bocznicowym, jako o pewnej całości, myśli się bardzo mało lub nawet wcale się nie myśli, wychodząc z założenia, że tor kolejowy zawsze można doprowadzić do zakładu.

Gdyby w pewnych konkretnych przypadkach zagadnienie dzelnicy przemysłowej traktowało się w sposób kompleksowy, to znaczy z uwzględnieniem układu komunikacji kolejowej, to niewątpliwie wiele można byłoby poprawić.

Kompleksowemu zaprojektowaniu dzelnicy przemysłowej w tej chwili stoi na przeszkodzie brak generalnego projektanta.

Typowym przykładem jest miasto Bydgoszcz. Zaprojektowana w tym mieście duża dzelnica przemysłowa powstaje w sposób iak gdyby samoistny. Lokalizuje się w chwili obecnej poszczególne zakłady i przedsiębiorstwa, a te z kolei występują o powiązanie ich z siecią kolejową przy pomocy bocznic; jeśli tak pójdzie dalej, to otrzymamy układ komunikacyjny taki, o jakim była mowa na wstępie niniejszego artykułu.

A skutek będzie taki, że powstanie tasiemiec bocznic taki, jak i obecnie istnieje w Bydgoszczy jako pozostałość z czasów przedwojennych, co utrudni obsługę i wydłuży czas obrotu wagonu.



„Miastoprojekt“, które opracowuje projekt perspektywicznego rozwoju miasta twierdzi, że rozpracowanie w dzielnicy przemysłowej układu komunikacyjnego bocznic, do niego nie należy. Wydziały Budownictwa zarówno MRN jak i WRN twierdzą, że tym zagadnieniem powinna zająć się raczej kolej.

Wydaje się jednak, że właściwym dysponentem i zleceńodawcą na opracowanie projektu kompleksowego dzielnicy przemysłowej w Bydgoszczy powinien być Wydział Budownictwa Prezydium WRN lub MRN.

Obok problemu zaprojektowania dzielnicy przemysłowej

w sposób kompleksowy tzn. powiązania z racjonalnym układem komunikacji kolejowej na terenie poszczególnych zakładów istnieje problem należytego rozplanowania poszczególnych obiektów, do których mają być doprowadzone tory kolejowe.

Wydaje się, że jest już czas najwyższy, aby zaprzestać dopasowywania układu kolejowego do poszczególnych obiektów przemysłowych, lecz te obie sprawy należy traktować łącznie, w przeciwnym bowiem przypadku trudno będzie znaleźć rezerwy skrócenia obrotu wagonu na bocznicach.

M. MADEYSKI (Warszawa)

## Sprawa książki obrachunkowej kierowcy

Książka obrachunkowa kierowcy jest formą ograniczonego rozrachunku gospodarczego doprowadzonego do najniższej komórki organizacyjnej transportu samochodowego, jaką jest pojazd i jego kierowca.

Ograniczenie rozrachunku tylko do elementów niezbędnych jest podyktowane koniecznością wprowadzenia go w formie jak najprostszej i jak najbardziej dla kierowcy zrozumiałej. Z drugiej jednak strony, ograniczenie to nie może sięgać zbyt daleko do jakiejś formy szczytkowej, co mogłoby z kolei spowodować rozrachunek do fikcji lub formalności pozbawionej treści.

Rozrachunek, bez względu na jego formę i zasięg, jest metodą kierowania socjalistycznym przedsiębiorstwem przy wykorzystywaniu prawa wartości w jego ograniczonej sferze działania. W tym przypadku zatem wprowadzenie książki obrachunkowych ma na celu względne usamodzielnienie gospodarcze kierowcy, w stosunku do którego muszą jednakoż być spełnione wszystkie podstawowe wymogi rozrachunku gospodarczego.

Jest to postulat wynikający nie tylko z teorii rozrachunku, ale również z jego treści społecznej odpowiadającej socjalistycznym stosunkom produkcji.

Forma realizacji tych wymogów musi być, rzecz prosta, dostosowana do stopnia ograniczenia rozrachunku

Wymóg zasadniczy — wydzielienia koniecznych środków trwałych — może być zrealizowany w ten sposób, że kierowca otrzymuje określony pojazd do eksploatacji, podpisując z przedsiębiorstwem odpowiednią umowę. W przypadku, gdy pojazd ma być eksploatowany przez dwóch kierowców (zespół) umowę podpisują albo obaj kierowcy, ponosząc solidarną za pojazd odpowiedzialność, albo jeden kierowca przyjmujący na siebie odpowiedzialność również za pracę drugiego kierowcy.

Drugim wymogiem jest konkretne określenie zadań planowych dla pojedynczego pojazdu. Zagadnienie to należy do najtrudniejszych i wymaga bliższego omówienia. Zadania planowe mogą być określane w formie ilościowej, wartościowej i jakościowej. Zadania ilościowe wyrażane są w przewozach ładunków w ilości przewiezionych ton i wykonywanych przy tym kilometrów — przy czym stosunek ilości ton do liczby kilometrów w przewozach ładunków zależy w głównej mierze od odległości przewozów. Zadania ilościowe w przewozach autobusowych wyrażane powinny być w liczbie przewożonych osób oraz ilości wykonywanych wozokilometrów rozkładowych.

O ile jednak w przewozach autobusowych, opartych na stałym rozkładzie jazdy, określenie zadań planowych nie nastęrcza żadnych trudności, o tyle określenie ilości ton i wykonywanych tonokilometrów w przewozach ładunków (poza liniami regularnej komunikacji) jest trudne ze względu na zmieniającą się odległość przewozów.

Możliwości określenia zadań planowych w nieregularnych przewozach ładunków istnieją tylko wówczas, gdy przedsiębiorstwo ma zawarte umowy planowe na przewozy i gdy istnieje gwarancja ich codziennej powtarzalności — a więc, gdy nabierają cech regularnych.

Pojawia się tutaj zagadnienie prawidłowego wykorzystywania kierowców odpowiednio do ich kwalifikacji. Nie ulega wątpliwości, że na rozrachunek gospodarczy przechodzić powinni w pierwszym rzędzie kierowcy przodujący, o najwyższych kwalifikacjach zarówno zawodowych, jak i społecznych. Tymczasem przewozy powtarzające się są z reguły lepiej zorganizowane, ich wykonywanie staje się czynnościami w dużej mierze uproszczonymi, do wykonywania których kierowani winni być raczej kierowcy o mniejszej inicjatywie.

Wydaje się, że pełne walory przodującego kierowcy aktywnie oddziałującego na przebieg procesu transportowego, podejmującego samodzielnie decyzje o znaczeniu organizacyjnym i ekonomicznym powinny być wykorzystywane przede wszystkim w przewozach nieregularnych. Dają one ogromne możliwości wykazania inicjatywy, szybkości orientacji oraz znajomości zarówno właściwości techniczno - ekonomicznych samochodu jak i podstaw ekonomiki transportu samochodowego, są więc przewozami, których wyniki zależą w dużej mierze od jakości pracy kierowcy.

Elastyczność transportu samochodowego wymaga operatywnego przerzucania pojazdów do różnych prac, przy czym, jak wspomniano, zmieniająca się odległość przewozów utrudnia formułowanie okresowych zadań planowych, ograniczając tym samym krąg kierowców mogących przechodzić na rozrachunek gospodarczy.

Zakładając, że wskaźnik odległości przewozów nie jest zależny od kierowcy, a wszystkie pozostałe wskaźniki w dużej mierze lub całkowicie zależą od jakości pracy kierowcy (szybkość techniczna, odchylenie od planowanego czasu na i wyładunku, stopień wykorzystania ładowności, odchylenie od planowanego wykorzystania przebiegu, odchylenie od planowanego wykorzystania taboru) można ustalać okresowe zadania planowe samochodu w tonokilometrach przeliczeniowych. Tonokilometry przeliczeniowe uzyskuje się metodą opracowaną przez T. K. Jędrzychowskiego — a mianowicie, dodając do planowanych lub wykorzystanych tonokilometrów iloraz planowanych lub wykorzystanych ton i współczynnika przeliczeniowego. Współczynnik ten obliczany jest na wielkościach planowanych

$$Z = \frac{Tnwl \times C \times q \times B \times Vt}{60}$$

(Tnwl — czas prac ładunkowych, q — ładowność pojazdu, B — współczynnik wykorzystania przebiegu, Vt — szybkość techniczna), wobec czego obliczony raz na cały okres planowany może być podany kierowcy w formie już ostatecznej, obowiązującej już do następnej zmiany planu.

Ustalane w ten sposób zadania planowe uniezależniają kierowcę od zmiany odległości przewozu, a prostota obliczenia umożliwia (jednym mnożeniem i jednym dodawaniem) w każdej chwili porównanie wykonania z planem.

Ponieważ zadania planowe są ustalane odpowiednio do zdolności przewozowej pojazdów, przeto planowane zadania przewozowe ustalane są na grupy pojazdów



o zbliżonych lub tych samych właściwościach techniczno-ekonomicznych. Detalizację tę można jeszcze pogłębić, dzieląc grupy jednakowych pojazdów na kilka podgrup wg planowanych dla nich odległości przewozów. (Np. odległości krótkie, średnie i długie).

W ten sposób dla każdej grupy jednakowych pojazdów i średnio dla każdego w danej grupie pojazdu można ustalić:

- a) zadania planowe okresowe i wydajność dzienną w jednostkach pracy przewozowej (tonokilometrach)
- b) zadania planowe okresowe i wydajność dzienną w jednostkach przewozu (tonach)
- c) współczynnik przeliczeniowy na dany okres planowany
- d) zadania planowe okresowe i wydajność dzienną w tonokilometrach przeliczeniowych.

Dalszym wymogiem rozrachunku gospodarczego jest zapewnienie jednostce przechodzącej na rozrachunek **niezbędnych środków obrotowych**. W przypadku omawianym środki obrotowe dostarczane są kierowcy w naturalnej ich formie tzn. w materiałach pędnych, smarach, ogumieniu, wyposażeniu samochodu oraz w usługach zaplecza technicznego. Wysokość środków tych ustalana jest w formie planowanych norm zużycia na jednostkę przebiegu.

Podobnie i pozostałe elementy, wchodzące w końcu do obrachunku kosztów, muszą być ustalone w formie planowanych norm — ustalonych na stałe i wpisanych do książki obrachunkowej.

Obrachunkiem powinny być objęte tylko **koszty zależne od przebiegu**, na których kształtowanie się kierowca ma wpływ i których treść jest całkowicie dla kierowcy zrozumiała. Koszty niezależne od przebiegu są tylko pośrednio zależne od kierowcy (wydziałowe i ogólnozakładowe), a płace obsady wozów są wynikiem obrachunku i traktowane powinny być w obrachunku nie jako element kosztów, lecz jako bodziec ekonomiczny będący wynikiem obrachunku.

W obrachunku, a tym samym w książce obrachunkowej, powinny być uwzględnione zatem następujące elementy kosztów zależnych od przebiegu:

- 1) koszt paliwa i smarów zużywanych w miarę wykonywanego przebiegu,
- 2) koszt zużycia i napraw ogumienia
- 3) koszt odpisów amortyzacyjnych taboru: a) na inwestycje, b) na kapitalne remonty
- 4) koszt obsługi technicznych
- 5) koszt napraw bieżących
- 6) koszt napraw średnich (lub przeglądów generalnych).

Wszystkie podane elementy kosztów powinny być ustalone w formie planowanej normy kosztowej na 100 km przebiegu, co umożliwi kierowcy ekonomiczną ocenę własnej pracy przez przemnożenie wykonanych jednostek przebiegu (100 km) przez wyżej wspomniane normy lub przez łączny koszt zależny przebiegu ustalony również w planowanej normie.

Koszty rzeczywiście ponoszone wpisuje się kierowcy do książki obrachunkowej. Porównanie kosztów rzeczywistych z normą kosztów daje kierowcy możliwość samodzielnego obliczenia uzyskanych oszczędności lub przekroczeń.

Obliczenie kosztów może kierowca wykonywać w dowolnych odstępach czasu, może również obliczać tylko niektóre — interesujące go w danym momencie elementy kosztów. Miesięczne obliczenie kosztów i uzyskanych oszczędności wykonuje wyznaczony pracownik, uzgadniając wynik z kierowcą.

Sposób obliczania poszczególnych elementów kosztów wymaga pewnych wyjaśnień:

1. **Materiały pędne i smary** — element ten obejmuje koszty zużytego paliwa oraz oleju silnikowego spalonego (zużywanego) w trakcie przebiegu (nie obejmuje smarów stałych potrzebnych do profilaktyki oraz olejów do wymiany okresowej wchodzących w zakres obsługi technicznych).

Normę kosztów ustalić można dla tego elementu dwójaką: a) podstawową, b) planowaną na dany okres.

**Norma kosztów podstawowa** — określa wysokość kosztu materiałów pędnych i oleju silnikowego spalanego w wyniku obliczenia w oparciu o obowiązujące państwowe normy zużycia materiałów pędnych.

**Norma zużycia planowana** — określa wysokość kosztu materiałów pędnych i oleju silnikowego spalanego w wysokości przyjętej do planu, a obliczonej w formie średnio progresywnej normy zużycia na dany okres.

Rzeczywiste zużycie materiałów pędnych i oleju silnikowego spalanego, a tym samym koszt tego zużycia, może być ustalany według dotychczas powszechnie stosowanych metod i nie wymaga specjalnych zabiegów rachunkowych w związku z prowadzeniem książki obrachunkowych kierowcy.

Rzeczywiste koszty materiałów pędnych mogą być wpisywane do książeczek w okresach miesięcznych, względnie nawet dziennych przy wydawaniu paliwa, co nie powinno nastręczać żadnych trudności.

Dla elementu — materiały pędne i olej silnikowy — książka rozrachunkowa kierowcy powinna mieć następujący układ, jeśli chodzi o zasadnicze dane:

| Okres | Przebieg wozokm | Należny koszt za wykonany przebieg | Koszt faktycznie poniesiony | Oszczędność | Przekroczenie |
|-------|-----------------|------------------------------------|-----------------------------|-------------|---------------|
|       |                 |                                    |                             |             |               |

2. **Zużycie i naprawa ogumienia** — element ten obejmuje koszty umorzeń ogumienia stanowiącego wyposażenie pojazdu jak i jego naprawy. Ustalenie norm kosztu dla rozrachunku indywidualnego wymaga w tym przypadku ustalenia cen planowych ogumienia, proporcjonalnych do norm przebiegu ogumienia.

Powyższy warunek jest nieodzownym dla prawidłowego rachunku kosztów i oceny pracy poszczególnych pojazdów. Zachodzące w praktyce różnice w stosunku do cen planowych należy ewidencjonować oddzielnie i uwzględniać przy bilansie dokonując (raz w roku) odpowiedniej korekty kosztów.

Przykład — jeżeli planowane są dla samochodów trzy gatunki opon 7,50 X 20

1. Stomil à 670 zł o normie przebiegu 22.000 km
2. Importowane à 611 zł o normie przebiegu 30.000 km.
3. Protektorowane à 490 zł o normie przebiegu 15.000 km —

to za ceny planowe (do indywidualnego rozrachunku kosztów) należałoby przyjąć ceny oparte o koszt opony występującej najliczniej, a więc w tym przykładzie Stomil. Otrzymujemy zatem następujące ceny planowe:

| Rodzaj opony          | Cena rzeczywista | Cena planowa | Uwagi                  |
|-----------------------|------------------|--------------|------------------------|
| Stomil 750 x 20       | 670 zł           | 670 zł       | równa rzeczywistej     |
| Importowane 750 x 20  | 611 zł           | 909 zł       | 670 x 30.000<br>22     |
| Projektowane 750 x 20 | 490 zł           | 455 zł       | 670 x 15.000<br>22.000 |

Ustalono w ten sposób ceny planowe umożliwiające prawidłowe obciążanie kosztami poszczególnych pojaz-



dów, eliminując różnice kosztów z tytułu rodzaju stosowanej opony (różne ceny, różne przebiegi).

Ceny planowe umożliwiają ustawienie na stałym poziomie kosztu opono-kilometra oraz kosztu ogumienia i 1 wozokilometra (koszt ogumienia 1 wozokilometra równa się kosztowi 1 oponokilometra pomnożonemu przez ilość kół pojazdu).

Należy nadmienić, że podobnie jak przy materiałach pędnych tak i przy ogumieniu istnieje norma kosztu:

a) **norma podstawowa** oparta o państwowe normy przebiegu i o cenę planową,

b) **norma planowana** oparta o średnio progresywne normy przebiegu przyjęte do planu i o cenę planową.

Oszczędności (względnie przekroczenia) kosztów ogumienia obliczane są w stosunku do norm państwowych.

W oparciu o powyższe założenia każdy pojazd byłby uznawany według ustalonej normy kosztu zwiększonej o narzut na naprawy za przejechanie wozokm, a obciążany za wydawane opony według ceny planowej oraz za wykonane naprawy ogumienia.

Obliczenie kosztu zużycia ogumienia odbywać się powinno analogicznie, jak zużycie paliwa i smarów. Koszt napraw ogumienia powinien być kierowcy wpisywany równocześnie z odbiorem ogumienia z naprawy.

Powyższe zasady obejmują również ogumienie stanowiące pierwsze wyposażenie pojazdu, w związku z czym stawka odpisów amortyzacyjnych taboru winna ulec zmniejszeniu.

**3. Odpisy amortyzacyjne.** Stawka odpisów amortyzacyjnych jest już sama w sobie normą kosztu w zakresie zużycia samochodu. Stawki te jednak dla uproszczenia rozrachunku należałoby zaktualizować i wyspecyfikować terenowo, podobnie jak to jest zrobione w Związku Radzieckim.

Aktualizacja stawek musi zapewnić właściwy podział stawki na inwestycje i na kapitalne remonty oraz zmniejszenie jej o część odnoszącą się do ogumienia.

Cześć stawki przeznaczona na inwestycje służyłaby w książeczce kierowcy do obliczania sum, za które należy uznać kierowcę z tytułu przejechanych kilometrów.

Tego rodzaju rozwiązanie umożliwia na długą falę obliczenia oszczędności uzyskanych przez przedłużenie przebiegu umorzeniowego samochodu, lub też strat poniesionych przez przedwczesne eliminacje pojazdu.

Cześć stawki przeznaczona na kapitalne remonty służyłaby w książeczce kierowcy do obliczania i uznawania sum należnych za kapitalny remont z tytułu wykonanego przebiegu. Obciążenie pojazdu następowałoby po wykonaniu kapitalnego remontu według jego faktycznej ceny. Tego rodzaju rozwiązanie umożliwiłoby obliczenie oszczędności z tytułu przedłużenia przebiegów międzynaprawczych z wzięciem pod uwagę jednak ewentualnych konsekwencji przedłużenia tego przebiegu w postaci faktur dodatkowych do rachunku za kapitalny remont.

Najbardziej prawidłowym rozwiązaniem zagadnienia byłoby, aby kierowca, jako odpowiedzialny za wóz samodzielny pracownik, oddawał samochód osobiście do remontu. Ponieważ przy oddawaniu samochodu ustala się stopień zużycia poszczególnych zespołów i części, najbardziej zainteresowany w tym przypadku kierowca powinien uczestniczyć w ich klasyfikacji. W ten sposób z jednej strony powstałaby większa kontrola prawidłowości oceny, z drugiej zaś strony kierowca widziałby efekt swej ekonomicznej lub nieekonomicznej eksploatacji wozu. Podobnie kierowca powinien odbierać samochód po naprawie, albo odbierać samochód wymienny, co również usunęłoby cały szereg nieporozumień na tle jakości napraw lub złej eksploatacji samochodu, przy czym w tym drugim przypadku podpisuje nową umowę.

**4. Obsługa techniczna taboru** — element ten obejmuje koszty usług technicznych 1 i 2 (OT1 i OT2) oraz

okresowych usług smarowniczych i usług codziennych, gdy te są wykonywane przez stacje obsługi.

Obsługa codzienna, wykonywana przez kierowców, nie wchodzi w ten element kosztów podnosząc jedynie koszt obsady wozu (płace kierowcy).

Ze względu na konieczność wykonywania profilaktycznych usług w pełnym zakresie tak ilościowo jak i jakościowo **uzyskiwanie oszczędności w tym zakresie jest niedopuszczalne.**

Dla wykorzystania rozrachunku do poprawienia jakości usług celowym byłoby ustalenie zasad rozliczeń między Stacją Obsługi a kierowcą. Kierowca winien otrzymać co 1000 km bon wartościowy na OT1, co 5000 km bon wartościowy na OT2 celem uzyskania wzajemian za ten bon należnej obsługi (podobnie dla obsługi smarowniczej). Za otrzymany bon kierowca zostaje obciążony w książce kierowcy, co równoważy uznanie za przejechane wozokilometry według normy kosztu za usługi techniczne.

W powyższy sposób uzyska się dodatkowe kontrole wykonawstwa usług (jakości i kompletności) ze strony kierowców, którzy najlepiej znają swe wozy.

**5. Naprawy bieżące** — element ten obejmuje wszelkie koszty napraw nieplanowanych (a więc nie wynikających z ustalonych przebiegów międzynaprawczych pojazdów do naprawy średniej i naprawy głównej). Na naprawy bieżące należy ustalić statystyczną normę kosztów (ewent. średnio-progresywną) z uwzględnieniem stanu pojazdu.

Na dobro kierowcy należy zapisać należne sumy według ustalonej normy kosztu i wykonanego przebiegu, a w ciężar jego wszelkie wykonywane naprawy poza średnimi i bieżącymi.

Różnica rozliczeń w poszczególnych okresach będzie wykazywać oszczędność względnie przekroczenie.

Powyższe zasady dotyczą również gospodarki opartej na wymienności zespołów.

**6. Naprawy średnie.** Odnośnie kosztów napraw średnich należy zastosować zasady analogiczne jak przy naprawach bieżących z tym, że normę kosztu na naprawę średnią należy ustalać na podstawie planowanej ceny naprawy i planowanego przebiegu międzynaprawczego (dla naprawy głównej).

Ustalona w ten sposób norma kosztu umożliwia ocenę efektów oszczędnościowych kierowcy z chwilą oddania wozu do naprawy głównej. Oszczędność powstanie w przypadku przedłużenia przebiegu międzynaprawczego wzgl., gdy stan wozu (dobry) zmniejszy koszt naprawy średniej.

Biorąc powyższe zasady pod uwagę książka obrachunkowa kierowcy powinna się składać z:

- 1) umowy o objęciu samochodu i przejściu na obrachunek
- 2) karty podejmowanych zobowiązań kierowcy
- 3) zestawienia planowanych norm eksploatacyjnych, materiałowych i kosztowych,
- 4) zestawienia, miesięcznego planowanych zadań wraz z obowiązującym współczynnikiem przeliczeniowym,
- 5) zestawienia miesięcznego wykonywania zadań planowych,
- 6) rocznego zestawienia obrachunku kosztów w układzie miesięcznym,
- 7) karty odpisów amortyzacyjnych,
- 8) kart kosztowych (okresowe wkładki wymienne), których sumy wynikowe są przenoszone do rocznego zestawienia obrachunku kosztów.

Wprowadzenie tego typu rozrachunku powinno być połączone z odpowiednią modyfikacją regulaminu płac i premiowania w kierunku silniejszego ujawnienia powiązań ekonomicznych pomiędzy wynikami pracy, a wynagrodzeniem kierowcy.



ST. SIERPIŃSKI (Warszawa)

## Przewozy jesienne żeglugi śródlądowej

Analiza lat ubiegłych wykazuje, że z roku na rok w okresie jesieni ilość masy towarowej przewożonej drogą wodną poważnie wzrasta. W roku 1953 żegluga na Wiśle przewiozła o 50 procent więcej ziemiopłodów i 70 procent więcej innych ładunków niż w roku 1952. Żegluga na Odrze, która po raz pierwszy w ubiegłym roku wzięła udział w przewozach jesiennych, realizowała w pełni swój plan przewozów jesiennych.

Ten stały wzrost świadczy, że żegluga śródlądowa w tej corocznej akcji o charakterze ogólnokrajowym, mającej na celu przetransportowanie ogromnych ilości produktów rolnych do miejsc przerobu i do konsumpcji, zaczyna odgrywać coraz większą rolę.

Wyciągając wnioski z IX Plenum i II Zjazdu PZPR, zadania żeglugi śródlądowej w roku 1954 są znacznie wyższe od lat ubiegłych i muszą być przy tym wykonane przy niższych niż poprzednio kosztach. Wymaga to oczywiście koncentracji wysiłków załóg i administracji żeglugi, jak również zlecniodawców i rejonowych zarządów dróg wodnych. W roku 1954 nastąpi przede wszystkim dalszy wzrost przewozów ziemiopłodów, w przypadkach zaś uzasadnionych — również innych ładunków.

Główny nacisk położony będzie na rozwój przewozów w rejonach pozbawionych transportu kolejowego, jak np. na Żuławach lub ubogich w transport kolejowy. Pełna realizacja zadań przewozowych wymaga od żeglugi obok zabezpieczenia masy towarowej, przygotowania wystarczającej ilości odpowiedniego taboru, dopilnowania stanu gotowości miejsc przeładunkowych i sprzętu, udzielenia pomocy w przygotowaniu drogi wodnej przez rejonowe zarządy i wreszcie odpowiedniej organizacji zaopatrzenia ludzi zatrudnionych w akcji przewozów.

Zagadnienie planowej alimentacji zakontraktowaną masą towarową stanowi w akcji przewozów jesiennych poważny, niestety, ciągle jeszcze niedostatecznie uregulowany problem. Rok ubiegły wykazał, że znaczna ilość kontraktów nie została zrealizowana na skutek zmian w relacjach dokonanych przez zlecniodawców. Odpadła z tej przyczyny część przewozów zboża, akwizycja zaś masy zastępczej wymagała czasu. W konsekwencji powstałej sytuacji nastąpiły przestoje zarówno holowników jak i barek.

Były i inne przyczyny niezrealizowania zakontraktowanych przewozów, np. niski stan wody. Na skutek długo trwającej suszy, poziom wody spadł do tego stopnia, że część ziemniaków zakontraktowanych dla Warszawy w rejonie górnej Wisły, nie mogła być dostarczona barkami do stolicy.

Aby uniknąć tego rodzaju przypadków w roku bieżącym, kontrakty na przewóz ziemniaków dla Warszawy przewidywać będą dostawy z rejonów nadwiślańskich, położonych w dole rzeki.

Z dotychczasowych doświadczeń wynika, że zarówno zlecniodawca jak i żegluga przywiązują niedostateczną jeszcze wagę do dotrzymania zawieranych kontraktów. W stosunku np. do żeglugi na Odrze zerwano umowę na przewóz poważnej ilości jęczmienia w relacji Wrocław — Szczecin i ziemniaków w relacji Stopnica — Świnoujście. Nie wyciągnięcie z tego faktu konsekwencji prowadzi do wzrastającego braku dyscypliny na tym odcinku i w rezultacie do strat w niewykorzystanej zdolności przewozowej taboru żeglugowego i do nadmiernego przeciążenia drogi kolejowej.

Na tle tych doświadczeń zeszłorocznych trzeba będzie w roku bieżącym położyć szczególny nacisk na realność zawieranych kontraktów i zabezpieczyć ich wykonawstwo przez ścisłe precyzowanie warunków umowy. Podpisywanie umów powinno być dokonywane przez przedstawicieli świadomych odpowiedzialności za podjęte w umowie zobowiązania oraz zorientowanych o swoich ich realności.

W przypadku niewykonania umowy przez jedną ze stron, nie należy rezygnować z konsekwencji, ustalonych w umowie, aby w ten sposób przyczynić się do li-

kwidacji niedbalstwa, czy biurokratyzmu, kryjących się częstokroć za zerwanym zleceniem.

Dużym ułatwieniem zarówno dla żeglugi, jak i klientów będą wprowadzone po raz pierwszy w tym roku instytucje agentów handlowych. Do ich obowiązków należeć będzie wykonanie na zlecenie przedsiębiorstw żeglugowych niezbędnych czynności manipulacyjnych i handlowych aż do wypisania listu przewozowego włącznie. W latach ubiegłych dla załatwienia tych czynności ekspozytury żeglugowe zmuszone były każdorazowo delegować swoich pracowników, co pociągało za sobą znaczne koszty i stratę czasu.

Drugim czynnikiem, decydującym o sprawnym przebiegu przewozów jesiennych jest — poza zabezpieczeniem masy towarowej — tabor o odpowiedniej do zapotrzebowania ilości i przygotowany technicznie do nawigacji. Doświadczenia ubiegłego roku pokazują, że nie zostało to w pełni wykonane w żegludze na Wiśle. Niektóre jednostki nie posiadały naprawionych pokryć ładowni podłóg, jak również windy i stery znajdowały się w stanie nie do użytku. Kontrola wykazała zaniedbania w naprawie oszalowań kajut. Remonty trzech holowników żeglugi na Wiśle zostały opóźnione. Brak holowników spowodował przestoje barek, co wpłynęło ujemnie na efekty przewozowe akcji jesienniej.

O ile w żegludze na Odrze w roku 1953 ilość taboru przekraczała zapotrzebowanie, o tyle w żegludze na Wiśle ilość taboru była niedostateczna. Pomoc żeglugi na Odrze w ilości 6 barek typu „Wrocławka“ okazała się niewystarczająca. Na skutek tego zostały przez żeglugę na Wiśle odmówione przewozy ładunków maki w relacji Poznań — Gliwice. Żegluga na Wiśle odczuła szczególnie dotkliwie brak barek typu „Żuławka“ i barek trasowych. W roku bieżącym Centralny Zarząd Żeglugi Śródlądowej udzieli większej pomocy żegludze na Wiśle w postaci przydziału krytych barek trasowych motorowych i bez własnego napędu, w rozmiarach odpowiadających realnemu zapotrzebowaniu.

Trudności w uzupełnieniu taboru barkowego typu „Żuławka“, żegluga na Wiśle będzie musiała w roku bieżącym i przyszłym rozwiązać we własnym zakresie, w drodze dokonania przerzutów barek 100 — 150 tonowych i uruchomienia w konkretnych relacjach wahałdowych pociągów.

Omawiając trudności lat ubiegłych, napotykanie przy realizacji przewozów jesiennych, nie sposób pominąć zagadnienia czynności ładunkowych. Przedłużanie się czasu wykonania tych czynności jest powodem znacznych przestojów, ograniczających możliwości przewozowe taboru rzeczno. Co prawda, inspekcje dokonane w ubiegłym roku w rejonie ekspozytur najbardziej zaangażowanych w przewozach, tj. Bydgoszczy i Warszawy, punktów najbardziej typowych załadunków zboża, buraków, ziemniaków, siana, słomy i cukru, przy udziale zlecniodawców, przedstawicieli WKPG, dróg wodnych i czynnika społecznego, przyczyniły się w poważnym stopniu do poprawy sytuacji na tym odcinku, lecz nie jest to jeszcze całkowicie zadawalające uregulowanie tej ważnej sprawy. Wielu zlecniodawców nie potrafiło jeszcze właściwie zorganizować pracy przy załadunku ziemiopłodów, jak np. Malborskie Zakłady Roszarnicze i Gminne Spółdzielnie „Solec“, „Chotewa“ i „Janowiec“, które przyczyniły się do dużych przestojów przez nieprzygotowanie na czas odpowiedniej ilości pracowników przeładunkowych. W roku bieżącym należy mocniej, niż w r. ub. przystąpić do likwidacji pracy ręcznej przy przeładunkach. Sam proces załadunkowy odbywa się przy pomocy zyspów. Praca ręczna występuje w ogniwie między lądowym środkiem transportu i składem a zyspem. Zadaniem żeglugi będzie pomoc w organizacji procesu technologicznego przeładunku w drodze zastosowania transporterów lub — jeśli nie da się inaczej — przez skracanie do minimum odcinków donoszenia do zyspów.

Uwzględniając wagę jaką należy przywiązywać do sprawnego przebiegu przewozów jesiennych, należy



wyzyskać wszelkie możliwości skracania i likwidacji przestojów; do nich należy m. in. praca na trzy zmiany. Organizacja tego rodzaju przeładunku wymaga dużo trudu: zabezpieczenia światła na nabrzeżach, przygotowania dostatecznej ilości sprzętu przeładunkowego, zapasowych wózków i trwałego dachu, aby umożliwić pracę w czasie niepogody.

W portach morskich należy zastosować inne środki dla skrócenia postoju barek — zabezpieczyć powierzchnię magazynową w Gdańsku i w Szczecinie. Praktyka wykazała, że w portach morskich samo ustalenie rat przeładunkowych nie zabezpiecza w sposób dostateczny przed przestojami. Wśród niektórych portowców pokutują jeszcze stare, kapitalistyczne poglądy, że barka — zwłaszcza kryta, to magazyn. Ale wydaje się, że w roku bieżącym stosunek ten, całkowicie sprzeczny z zasadami socjalistycznego gospodarowania, ulegnie radykalnej zmianie i część powierzchni magazynowej zostanie przez władze portowe zarezerwowana dla złożenia przeznaczonego na eksport cukru, nadechodzącego drogą rzeczną.

W roku ubiegłym zarządy dróg wodnych dokonały znacznych wysiłków, aby jak najdłużej utrzymać spławność trasy przewozów jesiennych. Wyjątkowa susza na Odrze i Wiśle w dużym stopniu osłabiła efekt tych wysiłków. Gdyby jednak nie ta pomoc, zwłaszcza

w Wajdulach, Barcinie, przy ujściu w Dębniku, koło Palusza i Wójcina — żegluga na Wiśle nie wykonałaby w tak wyjątkowo trudnych warunkach nawigacyjnych swego bardzo napiętego planu przewozów w 1953 r.

W roku bieżącym wysiłek należy przede wszystkim skierować na odcinek górnej Noteci na km 69,3 — 70,3, zamulony przez Zakłady Sodowe w Mławach. Dopóki nie zostaną usunięte uszkodzenia osadników w fabryce, należy stosować holowanie barek przy pomocy ciągnika lądowego i pogłębianie z zastosowaniem możliwie wydajniejszych niż w roku ubiegłym pogłębiarek.

Należy również położyć większy nacisk na właściwe rozwiązanie zagadnienia zaopatrzenia załóg w żywność. Zorganizowana dostawa żywności przy pomocy holowników w r. 1953, nie przyniosła spodziewanych wyników. W roku bieżącym trzeba będzie oprzeć zaopatrzenie nie załóg nie tylko na dostawach dokonywanych przez tabor żeglugowy, ale również na zakupach w najbliższych położonych sklepach spółdzielczych, z którymi należy zawrzeć odpowiednie umowy.

Przedstawione wyżej niektóre spostrzeżenia z lat ubiegłych i wynikające z nich wnioski, powinny przyczynić się do usunięcia dotychczasowych błędów i przynieść korzyść w postaci lepiej i taniej wykorzystanych przewozów żeglugi śródlądowej.

## TRANSPORTOWCY PISZĄ...

T. BORYSIEWICZ (Gdańsk)

# W sprawie pomocników kierowców samochodowych

Wśród wielu dekretów, ustaw, zarządzeń, przepisów i instrukcji, normujących szeroki wachlarz zagadnień motoryzacyjnych, poczynając od dekretu z dnia 8 stycznia 1946 r. o organizacji administracji i gospodarki motoryzacyjnej, brak jest dotychczas zarządzenia regulującego w sposób dostatecznie jasny i sprecyzowany sprawy zatrudnienia pomocników kierowców samochodowych. Jest to tym dziwniejsze, że wydane zostały w międzyczasie zarządzenia, określające sposób wynagrodzenia pomocników kierowców (Monitor Polski A 46/52), oraz warunki odbywania praktyki w charakterze pomocników kierowców przez kandydatów na kierowców (zarządzenie Przewodniczącego PKPG z dnia 12 kwietnia 1951 r. zamieszczone w Biuletynie PKPG Nr 11, poz. 121 i Nr 23 poz. 237), a także instrukcja dla pomocników kierowców (zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 30.XI.1949 r. ogłoszone w Dzienniku Taryf i zarządzeń Komunikacyjnych Nr 40 poz. 298), jak również uchwała Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 12.IV.1949 r. o sposobie szkolenia kierowców samochodowych dla potrzeb Państwa (Monitor Polski Nr A 59 poz. 798).

Zarządzenia te dowodzą, że funkcja pomocnika kierowcy jest uznana i zalecana.

To jednak mało.

Przy obecnej oszczędności w gospodarowaniu etatami osobowymi i usilnych dążeniach każdego kierownictwa jednostki gospodarczej do zmniejszenia kosztów własnych, niedość jest „zalecić” zatrudnienie pomocnika kierowcy. Zalecenie takie może być uwzględnione lub nie, a — jak wykazuje praktyka — uwzględniane bywa niezbyt chętnie.

Taki stan rzeczy ma swój aspekt techniczny, ekonomiczny i społeczny, o czym będzie szerzej mowa w dalszej części tego artykułu. Tymczasem stwierdzamy: **stan techniczny i bezpieczeństwo pojazdu samochodowego oraz przewożonego ładunku i osób są zależne od przydziału dostatecznej ilości ludzi do jego obsługi.**

Innymi słowy, jeżeli zakres czynności należących do obsługi technicznej samochodu o dużej nośności lub wielotonowego pociągu drogowego, przekracza fizyczne

możliwości kierowcy, winien mu być przydzielony pomocnik. Winno to nastąpić zarówno ze względów racjonalnej obsługi pojazdu, jak i ze względów bezpieczeństwa pojazdu oraz przewożonego ładunku, a także przewożonych osób (np. konwojentów).

Tymczasem jednak brak jest konkretnego zarządzenia, które by **zobowiązywało** (nie „zalecało”) do zatrudniania pomocnika kierowcy w określonych przypadkach. Istnieją natomiast, jak powiedzieliśmy, przepisy regulujące okoliczności wtórne związane z zatrudnieniem pomocnika kierowcy, jak jego wynagrodzenie lub sposób odbywania przez niego praktyki. Panuje więc taki stan rzeczy, jakiby istniał, gdyby na przykład wydano instrukcję korzystania z dźwigu osobowego w budynku, pod który nie położono jeszcze fundamentów.

Zastanówmy się teraz, w jakich wypadkach wskazane jest zatrudnienie pomocnika kierowcy i jakie są aspekty techniczno-ekonomiczne i społeczne tego zagadnienia.

Zarządzenie Ministra Komunikacji w sprawie zatwierdzenia instrukcji dla pomocników kierowców pojazdów mechanicznych (Dz. TiZ Kom. nr 40, poz. 298) określa, że pomocnicy kierowców mogą być przydzielani na pojazdy samochodowe o nośności powyżej 2,5 tony. Zatem potrzeba posiadania pomocnika kierowcy uzależniona została od nośności samochodu. Wynika stąd, że jeżeli ilość czynności jaka jest potrzebna do wykonania przy obsłudze samochodu o dużej nośności, przekracza możliwości samego kierowcy, lub jeśli nawet — fizycznie biorąc — możliwości tych nie przekracza, to wykonanie tych czynności przez jednego człowieka nie jest wskazane. Pociągnęłoby to bowiem za sobą przemęczenie tego człowieka (kierowcy), a przemęczenie kierowcy jest okolicznością groźną dla bezpieczeństwa pojazdu, ładunku i osób — pomijając już względy bezpieczeństwa i higieny pracy samego kierowcy.

Pomocnik jest zatem potrzebny kierowcy w tym celu, aby mu użyć w odpowiedzialnej pracy i odciążyć go od szeregu czynności niezwiązanych bezpośrednio z prowadzeniem pojazdu, a także aby mu w niektórych



wypadkach umożliwić w ogóle obsługę pojazdu, jak na przykład przy montowaniu wielkiego koła, przenoszeniu akumulatora, rozruchu konbą w zimie itp.

Jest zrozumiałe, że przy pojazdach samochodowych osobowych lub ciężarowych o małej nośności, czynności związane z obsługą techniczną mogą być wykonane przez samego kierowcę bez jego zbytecznego przemęczenia, a również wymiar i ciężar poszczególnych części tych pojazdów nie przekraczają możliwości fizycznych jednego człowieka.

Inaczej ma się rzecz z pojazdami o dużej nośności lub z wielotonowymi pociągami drogowymi.

Pojazdy te, przy swych znacznych wymiarach, są przede wszystkim trudniejsze do manewrowania, a wielkość ich obrysów gabarytowych ogranicza niejednokrotnie dobrą widzialność do tyłu. Cofanie zwłaszcza w miejscach ograniczonych, nasuwa zawsze trudności dla kierowcy pojazdu o dużej nośności i o znacznych wymiarach skrzyni ładunkowej. Manewrowanie takim pojazdem w miejscach ograniczonych wymaga z reguły pilotowania, zwłaszcza że przy znacznej szerokości i długości pojazdu, kierowca nie jest w stanie precyzyjnie ocenić odstępów i odległości mierzonych niejednokrotnie na centymetry. Duże wymiary pojazdu wymagają również większego nakładu pracy przy konserwacji i myciu. Dotyczy to również obsługi codziennej (OC).

Na czynności OC kierowca dysponuje ściśle określoną ilością roboczo-godzin podaną w „Instrukcji o obsłudze technicznej pojazdów samochodowych” SM 173. Jest zrozumiałe, że OC samochodu 10-tonowego wymaga znacznie większego nakładu pracy, niż OC samochodu 2-tonowego. Albo więc kierowca, nie mając pomocnika, włoży nieproporcjonalnie dużo wysiłku w obsługę codzienną dużego samochodu, albo po prostu wykona tę obsługę powierzchownie, względnie niektórych czynności nie będzie miał czasu wykonać wcale. Odbija się to, rzecz prosta, na stanie technicznym pojazdu.

Przy przewożeniu ładunku, ładunek ten wymaga prawidłowego rozmieszczenia i zabezpieczenia. Rozmieszczenie ładunku należy do kierowcy i czynność ta odbywa się podczas naładunku. Czas ten winien kierowca wykorzystywać jednocześnie na przegląd samochodu przed dalszą jazdą. Im ładunek jest większy, tym więcej czasu wymaga jego rozmieszczenie i zabezpieczenie i tym staranniejsze rozmieszczenie i zabezpieczenie należy wykonać. Na przegląd pojazdu zostanie niewiele czasu, kierowca będzie się spieszył i wykona przegląd powierzchownie lub nie wykona go wcale. Bądź też większą uwagę poświęci przeglądowi, co na odwrót odbije się na rozmieszczeniu i zabezpieczeniu ładunków. W obu wypadkach pojazd może wyruszyć w drogę niedostatecznie przygotowany, co może pociągnąć za sobą szkodliwe następstwa zarówno dla pojazdu, jak ładunku i pasażerów.

Znany jest autorowi wypadek kierowcy, który obsługiwał bez pomocnika pociąg drogowy złożony z 3 przyczep za ciągnikiem „Ursus”. Pomimo żądań kierowcy nie przydzielono mu pomocnika, gdyż... nie zmieścił się on w funduszu płac. W następstwie tego, wskutek pośpiechu przy załadunku, kierowca obchodząc pociąg przed odjazdem, nie dostrzegł niedomknięcia zamka bocznego na skrzyni ładunkowej jednej z przyczep. Na ostrym zakręcie boczna ściana skrzyni ładunkowej otworzyła się, wysypując na jezdnię cenny ładunek artykułów spożywczych wraz z siedzącym na skrzyniach konwojentem. Konwojent doznał ogólnych obrażeń i złamania nogi, wypadł na szereg miesięcy z pracy, a Zakład ubezpieczeń musiał ponadto wypłacić mu odszkodowanie.

Tak więc nieprzemyślana oszczędność budżetowa oraz brak wyraźnego obowiązku zatrudnienia pomocnika kierowcy na wielotonowym pociągu drogowym, spowodowały kalectwo człowieka i poważne straty Skarbu Państwa.

W innym wypadku nastąpiło odemknięcie się bocznej ściany skrzyni ładunkowej na przyczepie holowanej za samochodem, przyczym siedzący na ładunku konwojent wypadł na równoległy tor tramwajowy, dostał się pod wóz tramwajowy i poniósł śmierć na miejscu.

Podobnie zanotowano wypadek śmiertelny spowodowany przez przyczepę, która odczepiwszy się od cią-

nika w pociągu drogowym, wjechała na chodnik zabijając dziecko. Stwierdzono, że przyczyną wypadku było obluźwienie się śrub mocujących ramę dyszlową, czego kierowca nie dostrzegł. Kierowca nie miał pomocnika...

Wyżej opisane wypadki obrazują aspekty techniczno-ekonomiczne problemu pomocnika kierowcy.

Pozostaje jeszcze aspekt społeczny.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 30.XI.1949 określa, że stanowisko pomocnika kierowcy ma umożliwić uzupełnienie wiadomości teoretycznych i nabycie praktyki w prowadzeniu pojazdów, koniecznych dla zdobycia pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych kategorii II. Cel jest zatem wyraźny: szkolenie kadr kierowców zawodowych. Szkolenie kadr fachowców samochodowych w okresie żywiołowego rozwoju przemysłu motoryzacyjnego ma niepoślednie znaczenie. Ma znaczenie nie tylko dla zapewnienia realizacji nakreślonych planów przewozowych, lecz i dla obronności Państwa. Zagadnienie to nie może być lekceważone.

Zarządzenia nakładają na zakłady pracy obowiązek zatrudniania kandydatów na kierowców samochodowych kierowanych przez Wydziały Komunikacji Drogowej Wojewódzkich Rad Narodowych dla odbycia 3-miesięcznej praktyki. Wydaje się, że owo „kierowanie przez Wydziały Komunikacji Drogowej” kandydatów nie jest jeszcze w terenie dość mocno ugruntowane. Autor obserwował liczne wypadki biernego lub wręcz niechętnego ustosunkowania się zakładów pracy do przyjmowania kandydatów kierowanych przez Komendantów Wojewódzkich SP względnie Wydziały Komunikacji Drogowej. Kandydatów tych zakłady pracy traktowały w wielu wypadkach jako „zło konieczne” uważając, że można się bez nich obejść, a obciążanie się narzuconymi z zewnątrz kosztami jest zupełnie zbyt ciężkie. Również wiele zakładów pracy nie ogłaszało od początku swego istnienia kierowanych z urzędu kandydatów na kierowców i niewątpliwie bardzo by się zdziwiły, gdyby taki kandydat się zgłosił, nie wiedząc, co właściwie z nim począć.

Z drugiej zaś strony często się zdarza, że kierownicy jednostek gospodarczych wiedząc, że kierowcy przysługują wynagrodzenie w wysokości 150 złotych za przeszkolenie pomocnika, uważają się za bardzo oszczędnych gospodarzy funduszem płac, proponując kierowcom, którzy domagają się pomocników, ryczałtowe wynagrodzenie w wysokości 150 złotych zamiast pomocnika. Kierowcy naogół chętnie się na to godzą, bo szkolenie pomocnika traktują jako dodatkowy kłopot, nie rzadko też uważają, że pomocnik to zupełnie zbyleczny świadek niektórych jazd... niezupełnie formalnych. A 150 złotych wiadomo, że się przyda.

Tak więc napozór wszystko jest w porządku. Kierownik i kierowca są zadowoleni z takiego kompromisu. Napewno jednak nie jest zadowolony samochód, któremu dodatkowy dogład pomocnika bardzo by się przydał i nie są również zadowoleni inspektorzy gospodarki samochodowej, którzy często przy kontrolach napotykają przemęczonych kierowców i... niedomyte pojazdy.

Na tle powyższych rozważań staje się jasne, że dowolność dotychczasowego szkodliwego stanu rzeczy położyłoby skutecznie kres zarządzeniom, które — wychodząc z założeń techniczno-ekonomicznych i społecznych — nałożyłoby poprostu na użytkowników pojazdów samochodowych obowiązek zatrudniania pomocników kierowców w określonych wypadkach, podobnie jak nałożyły one obowiązek posiadania takich, a nie innych pozwoleń przy prowadzeniu samochodów określonych rodzajów i nośności.

Albowiem winny tu decydować pozytywne momenty natury techniczno-ekonomicznej w transporcie samochodowym, mające swój związek przyczynowy z zatrudnianiem pomocników kierowców na pojazdach o większej ładowności, co umożliwiałoby dokonywanie lepszej i wnikliwszej obsługi pojazdów (OC przy czynnym współudziale obu zainteresowanych pracowników), staranniejsze rozmieszczenie ładunków na pojazdach i usprawnienie procesów za- i wyładowniczych.

Spoglądając z zazdrością na naszych kolegów kolejarzy, my samochodziarze, wołamy: „My chcemy mieć swoich palaczy i smarowników”.



ST. GOŹDZIEWSKI (Bydgoszcz)

## Możliwości obniżenia kosztów własnych w transporcie

W toczącej się obecnie walce o obniżkę kosztów własnych w naszych socjalistycznych przedsiębiorstwach zbyt mało poświęca się uwagi obniżce kosztów w transporcie. O ile transport wewnątrzzakładowy nie ginie z oczu organizacji partyjnych i kierownictw poszczególnych przedsiębiorstw, to transport odbywający się na zewnątrz zakładu dotychczas mało był analizowany. Odcinek ten jest bardzo ważny, gdyż dokonanie przewozu nieodpowiednim środkiem transportu, czy dokonywanie przewozów przeciwbieżnych lub krzyżujących się wpływa na zwiększenie kosztów własnych produkcji. Dochodzi nawet do takich sytuacji, że koszty transportu danego towaru są wyższe od jego wartości pierwotnej.

W szczególności trzeba zwrócić uwagę na gospodarkę taborem samochodowym. Transport samochodowy jest szybszy i wygodniejszy w użyciu i dlatego często kierownictwa przedsiębiorstw nadużywają go, mimo, że w porównaniu z transportem kolejowym, czy wodnym jest on kilkakrotnie droższy.

Samochody ciężarowe przydzielane są przedsiębiorstwom jako transport gospodarczy do przewozów wewnątrz zakładowych i awaryjnych. Pozostałe przewozy winny być dokonywane przez przewoźników publicznych jak PKP, PKS, CST czy Żegluga.

A tymczasem jaka praktyka wytworzyła się w przedsiębiorstwach. Otóż jak np. Zjednoczone Zakłady Rowerowe w Bydgoszczy taborem gospodarczym dokonują przewozy swej produkcji na dalekich trasach, a wywózke złomu z terenu fabryki przekazują PKS-owi. Kujawska Fabryka Maszyn Rolniczych w Inowrocławiu pod koniec każdego miesiąca wysyła swe samochody po surowce do hut na Śląsku i do pokrewnych zakładów w Starolecie, czy Płocku, by przewieźć wypożyczone półfabrykaty potrzebne do wykonania planu produkcji za dany miesiąc. Zakład ten dokonuje te przewozy jako „awaryjne”. Lecz czy groźba niewykonania planu to awaria? Napewno nie. Trzeba tylko lepiej planować zaopatrzenie i dopilnowywać jego realizacji w ciągu całego miesiąca, a plany produkcyjne będą wykonywane rytmicznie i awarie znikną.

Jeśli przewozy taborem samochodowym na dalekie odległości okażą się konieczne, winny być dokonywane taborem PKS, który może przewozy te wykonywać taniej, gdyż placówki spedycyjne PKS umożliwią mu pełne wykorzystanie ładowności oraz ładunek w obydwie strony.

Przy przewozach awaryjnych własnym taborem samochodowym na odległość ponad 50 km przedsiębiorstwa są zobowiązane do uzyskania na nie zgody Wydziału Komunikacji Drogowej Prezydium WRN, względnie do złożenia oświadczenia o konieczności dokonania takiego przewozu. O ile w roku 1953 takich oświadczeń do Wydziału Komunikacji Drogowej Prezydium WRN wpłynęło 6.000, to w pierwszych 5-ciu miesiącach bieżącego roku cyfra ta została już prze-

kroczona. Wynika stąd wnioszek, że walka o obniżkę kosztów na tym odcinku wcale nie wzrosła.

Dalszym źródłem obniżki kosztów własnych jest pełne wykorzystanie ładowności samochodów. Często spotyka się jeszcze, że samochodami ciężarowymi przewozi się ładunki poniżej 100 kg, jak to ma miejsce np. w Kujawskiej Fabryce Maszyn Rolniczych, która b. często wysyła samochód ciężarowy po 1 butlę tlenu do Bydgoszczy. A przecież tę butlę tlenu z powodzeniem można by przewieźć koleją jako przesyłkę drobnicową.

Nieekonomiczność takich przewozów, o ile dokonywane są własnym transportem trudna jest do uchwycenia, lecz występuje jaskrawo przy korzystaniu z usług przewoźników publicznych gdy np. przewożąc 100 kg samochodem 3 tonowym, płaci się za pełną ładowność.

Przedsiębiorstwa często, nie mogąc zapewnić przewoźnikowi ładunku w obydwie strony i chcąc by przewóz był dokonany szybko, zbyt pochopnie godzą się w takich wypadkach na opłacenie pełnej ładowności w obydwie strony, podczas, gdy w jedną stronę samochodem jechał tylko referent.

Zdarzają się także przypadki faworyzowania przez przedsiębiorstwa przewoźników prywatnych. Np. Powiatowy Zakład Mleczarski w Chojnicach zatrudniał przez dłuższy okres czasu prywatnego przewoźnika Kędzińskiego, płacąc mu miesięcznie ca 140.000 zł. Obecnie przewozy dla PZM w Chojnicach wykonuje PKS i za tę samą pracę pobiera opłaty w wysokości ca 100.000 zł. Przez długi okres czasu PZM bronił się przed zaangażowaniem samochodów PKS, a co dziwniejsze i Placówka PKS w Chojnicach także nie chciała przejąć tych przewozów. Po bliższym zbadaniu tej sprawy okazało się co było powodem takiej sytuacji, a mianowicie to, że pracownik PKS ob. Knut, który prowadził księgowość temu właśnie Kędzińskiemu, jak i dyrektor PZM byli zainteresowani w tym, by zatrudniać właśnie prywatnego przewoźnika, a nie przedsiębiorstwo państwowe, które pracuje taniej.

Powyższe przykłady powinny zmobilizować organizacje partyjne i Rady Zakładowe we wszystkich przedsiębiorstwach do wnikliwego przeanalizowania pracy transportu gospodarczego na swoim zakładzie oraz prowadzonej polityki transportowej, gdyż na tym odcinku naszej gospodarki jest jeszcze dużo do zrobienia jeśli chodzi o obniżkę kosztów własnych.

Wydział Komunikacji Drogowej Prezydium WRN zmienił obecnie styl swej pracy na odcinku kontroli gospodarki samochodowej. Rejestrowanie faktów nadużywania przewozów awaryjnych i sygnalizowanie poważniejszych nadużyć władzom zwierzchnim danego przedsiębiorstwa nie dawało odpowiednich rezultatów i dlatego obecnie zaostrzył kontrolę na drogach i sięgać będzie do bardziej radykalnych środków, aż do stawiania wniosków o odebranie transportu gospodarczego przedsiębiorstwom włączając.

### 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



## DZIAŁ INFORMACYJNY\*)

### PRZEWOZY ZBÓŻ I INNYCH ZIEMIOPŁODÓW ZE ZBIORÓW 1954 ROKU

Sprawne i terminowe przeprowadzenie akcji przewozów zbóż i innych ziemiopłodów przynosi poważne korzyści ekonomiczne gospodarce narodowej, nie dopuszcza do marnotrawstwa ziemiopłodów, prowadzi do lepszego wykorzystania środków transportowych uczestniczących w akcji przewozów itp.

Z uwagi na znaczenie akcji przewozów zbóż i innych ziemiopłodów oraz w celu sprawnego przeprowadzenia tej akcji Prezydium Rządu podjęło Uchwałę Nr 450 z dnia 7 lipca w sprawie akcji przewozów zbóż i innych ziemiopłodów ze zbiorów 1954 roku środkami transportu drogowego, kolei wąskotorowych oraz żeglugi śródlądowej.

Uchwała ta określa — w sposób ramowy zasady organizowania i przeprowadzenia akcji przewozu zbóż i innych ziemiopłodów, jak również zobowiązuje Przewodniczącego PKPG do wydania instrukcji wykonawczej.

Uchwała Nr 450/54 Prezydium Rządu jak i Instrukcja wykonawcza Nr 2 Przewodniczącego PKPG z dnia 24 lipca 1954 r. w sprawie organizacji i trybu działania zespołów powołanych do kierowania akcją przewozów zbóż i innych ziemiopłodów ze zbiorów 1954 r. różni się od uchwał i instrukcji z lat ubiegłych wydawanych w tej samej sprawie.

Uchwały w sprawie jesiennej akcji przewozów ziemiopłodów — podejmowane w latach ubiegłych, jak i instrukcje, obejmowały jedynie swym zasięgiem przewozy dokonywane transportem drogowym.

Wymienione wyżej akty, wydane w bieżącym roku zasięgiem swym obejmują — obok transportu drogowego — również transport kolejowy wąskotorowy oraz żeglugę śródlądową.

Objęcie tymi aktami również transportu kolejowego wąskotorowego oraz żeglugi śródlądowej ma na celu pełniejsze, niż w latach ubiegłych, włączenie tych środków transportowych do akcji przewozów zbóż i innych ziemiopłodów.

Uchwała oraz Instrukcja czyni odpowiedzialnymi za zorganizowanie i przeprowadzenie na podległych obszarach akcji przewozów zbóż i innych ziemiopłodów — przewodniczących prezydiów wojewódzkich i powiatowych rad narodowych, którzy dla sprawnego przeprowadzenia akcji przewozów powinni powołać przy wojewódzkich i powiatowych komisjach planowania gospodarczego zespoły do spraw przewozu zbóż i innych ziemiopłodów ze zbiorów 1954 roku oraz powołać przewodniczących tych zespołów. W skład zespołów wchodzi przedstawiciele władz terenowych (WKPG), wydział komunikacji drogowej, wydział handlu i zarząd rolnictwa prezydium wojewódzkiej (powiatowej) rady narodowej, resortów gospodarczych uczestniczących w akcji (Ministerstwo: Skupu, Przemysłu Rolnego i Spożywczego, Przemysłu Lekkiego, Handlu Wewnętrznego, Państwowych Gospodarstw Rolnych, Centrala Rolnicza Spółdzielni „Samopomoc Chłopska”) oraz przedstawiciele przedsiębiorstw transportowych zaangażowanych przy przewozach zbóż i innych ziemiopłodów (PKS, CST, PKP (w) i Żegluga Śródlądowa).

Uchwała ustala zasady, że świadczenie usług transportowych jednostkom organizacyjnym podległym Ministerstwu PGR oraz Rolnictwa powinno nastąpić po zgłoszeniu zapotrzebowania na tabor drogowy — do wydziałów komunikacji drogowej, na tabor kolei wąskotorowych — do zarządów kolei wąskotorowej oraz na tabor rzeczny — do ekspozytur żeglugi śródlądowej, celem objęcia tych przewozów wojewódzkim bilansem przewozowym.

Jednostki organizacyjne podległe ministerstwu zobowiązane do planowania, uczestniczące w akcji przewozów zbóż i innych ziemiopłodów, otrzymywać będą tabor po uprzednim złożeniu planów przewozowych w terminach i trybie ustalonym w zarządzeniu Nr 235 Przewodniczącego PKPG z dnia 12 października 1953 r. w sprawie operatywnego planowania przewozu ładunków.

Przewozy zbóż i innych ziemiopłodów winny być dokonywane w pierwszym rzędzie taborami własnymi jednostek uczestniczących w akcji. W przypadku gdy masa przewo-

zowa przewyższa zdolność przewozową taboru znajdującego się na terenie danego województwa, prezydium wojewódzkiej rady narodowej zarządza powołanie na wniosek zespołu w zakresie niezbędnym dla pełnego zaspokojenia potrzeb przewozowych tabor konny rolników oraz tabor mechaniczny jednostek nieuczestniczących w akcji przewozów Instrukcja Nr 2 Przewodniczącego PKPG zaleca, aby powołanie do świadczenia usług transportowych taboru jednostek nieuczestniczących w akcji nie stało się przyczyną niezaspokojenia własnych potrzeb przewozowych tych jednostek. Przewiduje się również, iż w przypadku wyczerpania zdolności przewozowej taboru znajdującego się na terenie danego województwa, prezydium wojewódzkiej rady narodowej na wniosek zespołu powinno wystąpić do ministerstw transportowych o przerzut taboru z terenów innych województw.

Omawiana uchwała zobowiązuje zarówno ministrów resortów gospodarczych jak i transportowych do powzięcia niezbędnych kroków, które by wpłynęły dodatnio na zorganizowanie i sprawnie przeprowadzenie akcji.

Ministrowie, którym podlegają jednostki gospodarcze uczestniczące w akcji (jako nadawcy ziemiopłodów), zobowiązani są do: terminowego dostarczenia tym jednostkom zleceń (dyspozycji) wysyłkowych, racjonalnego dysponowania asortymentami ziemiopłodów, celem uniknięcia przewozów nieracjonalnych (krzyżujących się, przeciwbieżnych), stosowania dla robotników ładunkowych jednolitych stawek akordowych przewidzianych uchwałą Nr 344 Prezydium Rządu z dnia 3 maja 1952 r. oraz uchwałą Nr 754 Prezydium Rządu z dnia 10 września 1952 roku.

Ministrowie nadzorujący środki transportowe, zobowiązani są do zapewnienia odpowiedniej ilości środków transportowych w celu pełnego pokrycia potrzeb przewozowych oraz do technicznego przygotowania taboru biorącego udział w akcji przewozów zbóż i innych ziemiopłodów.

Uchwała czyni odpowiedzialnymi Ministra Pracy i Opieki Społecznej oraz przewodniczących prezydium wojewódzkich rad narodowych za zapewnienie potrzebnej ilości robotników do załadunku i wyładunku zbóż i innych ziemiopłodów.

Uchwała przewiduje, że w przypadku zagrożenia wykonania planu przewozu zbóż i innych ziemiopłodów zainteresowani ministrowie zarządzą w porozumieniu z Ministrem Pracy i Opieki Społecznej zatrudnienie w niedzielę i święta oraz w godzinach nadliczbowych, w przypadku gdy ustalony w planie limit godzin nadliczbowych zostanie przekroczony, a zaplanowana praca z tych czy innych przyczyn niewykonana; zainteresowani ministrowie mogą uzyskać powiększenie planu w tym zakresie po uprzednim zwróceniu się do Przewodniczącego PKPG w tej sprawie.

Omawiana uchwała zobowiązuje, a Instrukcja potwierdza to zobowiązanie w stosunku do Ministra Poczty i Telegrafów, który w okresie akcji przewozów zbóż i innych ziemiopłodów zabezpieczyć ma sprawnie uzyskiwanie połączeń telefonicznych — nawet w godzinach poza urzędowych.

Instrukcja obok zaleceń w/w rozszerza pewne zagadnienia. I tak: precyzuje obowiązki przewodniczących zespołów, którzy pouczają wszystkich uczestniczących w przeprowadzeniu akcji o ich obowiązkach i zakresie działania, przeprowadzają instruktaż dla przewodniczących powiatowych zespołów, będą regularnie zwoływać posiedzenia zespołów dla omawiania przebiegu akcji, będą interweniować w przypadku zaistnienia trudności wynikłych w trakcie przeprowadzania akcji itp.

Ponadto Instrukcja określa zakres działania zespołów powołanych do kierowania akcją przewozu zbóż i innych ziemiopłodów, które czuwać będą nad organizacją i sprawnym przeprowadzeniem akcji w terenie. Instrukcja zobowiązuje wydziały komunikacji drogowej, zarządy kolei wąskotorowych oraz ekspozytury żeglugi śródlądowej do podjęcia kroków zmierzających w kierunku podniesienia wydajności pracy środków transportowych przez eliminację próżnych przebiegów, ładowanie do granic nośności środków transportowych itp. Zobowiązani są również kierownicy jednostek organizacyjnych uczestniczących w akcji do zwrócenia szczególnej uwagi na maksymalne skrócenie czasu postoju środków transportowych przy załadunku i wyładunku.

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



Tak uchwała, jak i Instrukcja zobowiązuje jednostki organizacyjne uczestniczące w akcji do składania miesięcznych sprawozdań wojewódzkim komisjom planowania gospodarczego z dokonanych przewozów zbóż i innych ziemiopłodów środkami transportu drogowego, kolei wąskotorowych oraz żeglugi śródlądowej w terminie 10-dniowym po upływie okresu sprawozdawczego

S. G.

### ORGANIZACJA TERENOWEJ KOORDYNACJI PRZEWOZÓW

W Monitorze Polskim nr A-72 z dnia 31 lipca 1954 roku pod poz. 888 opublikowane zostało zarządzenie Przewodniczącego PKPG Nr 145 z dnia 3 lipca 1954 roku w sprawie organizacji terenowej koordynacji przewozów.

Zarządzenie to, jest modyfikacją zarządzenia Przewodniczącego PKPG Nr 334 z dnia 21 sierpnia 1951 r. w sprawie tymczasowego powierzenia przewodniczącym wojewódzkich komisji planowania gospodarczego terenowej koordynacji przewozów (Monitor Polski Nr A-90, poz. 1235). Modyfikacja ta polega na przeniesieniu kompetencji Przewodniczącego WKPG (jw.) — na wojewódzkie komisje planowania gospodarczego. Poza tym zarządzenie to uzupełnione jest aktualnymi zagadnieniami, jak operatywne planowanie przewozów w trybie terenowym (§ 2 ust. 2, pkt. 6) itp.

Zarządzenie nakłada na wszystkie wojewódzkie komisje planowania gospodarczego oraz miejskie komisje planowania gospodarczego w m. st. Warszawie i Łodzi obowiązek koordynowania działalności transportu na swoim terenie. Należy przez to rozumieć zapewnienie pełnej i racjonalnej współpracy między kolejami normalnotorowymi i dojazdowymi, komunikacją drogową oraz żeglugą śródlądową w zakresie przewozów osób i towarów.

Na podstawie wniosków powiatowych komisji planowania gospodarczego DOKP, PKS, organizacji społecznych lub politycznych, jak również na podstawie wniosków innych zainteresowanych czynników, wojewódzka (miejska) komisja planowania gospodarczego opiniuje słuszność i celowość tras i obszarów komunikacji samochodowej i kolei dojazdowych, projektowania nowych linii samochodowych uzupełniających kolej, możliwości zastępowania na pewnych odcinkach ruchu kolejowego przez ruch samochodowy, opiniowania wniosków koordynacyjnych w zakresie rozkładów jazdy itp.

Dla wykonania w/w zadań WKPG powinny zwoływać konferencje z udziałem jednostek transportowych i gospodarczych w miarę potrzeby, nie rzadziej niż raz na miesiąc.

Protokoły z odbytych konferencji przysyła WKPG do PKPG — 2 egzemplarze oraz po jednym egzemplarzu do Ministerstw: Kolei, Transportu Drogowego i Lotniczego oraz Żeglugi — w przypadku, jeżeli sprawy poruszone na konferencji dotyczą zakresu działania tych ministerstw.

W zakresie terenowej koordynacji przewozów WKPG działa stosownie do uchwał kolegium WKPG, Prezydium Woj. RN, oraz stosownie do instrukcji fachowej PKPG (Dep. Komunikacji i Łączności).

WKPG składają Państwową Komisję Planowania Gospodarczego kwartalne sprawozdania w dwóch egzemplarzach ze swej działalności w zakresie terenowej koordynacji przewozów.

S. G.

### BIULETYN MINISTERSTWA KOLEI

Minister Kolei zarządzeniem Nr 169 z dnia 26 maja 1954 r. w sprawie wydawania „Biuletynu Ministerstwa Kolei” powołał do życia od dnia 1 czerwca 1954 r. organ urzędowy resortu Kolei zwany — Biuletynem Ministerstwa Kolei.

Wyżej podane zarządzenie zostało właśnie ogłoszone w Nr 1 Biuletynu Ministerstwa Kolei pod poz. 1.

W zarządzeniu w sprawie wydawania biuletynu ustalono, iż w nowopowołanym biuletynie ogłasza się zarządzenia, instrukcje, regulaminy i inne przepisy służbowe znaczenia trwałego oraz obwieszczenia i komunikaty. W biuletynie podlegają ogłoszeniu zarządzenia i okólniki Ministra Kolei, zarządzenia i okólniki dyrektorów centralnych zarządów i zarządów oraz okólniki Ministerstwa Kolei.

Zarządzenia i okólniki dyrektorów centralnych zarządów i okólniki centralnych zarządów i zarządów podlegają ogłoszeniu w biuletynie pod warunkiem, że posiadają one cha-

rakter aktu normatywnego, a nie noszą charakteru zarządzeń operatywnych.

W biuletynie nie będą natomiast ogłaszane przepisy i okólniki o kwalifikacji tajnej i poufnej, przepisy służbowe, które ze względu na ich objętość kwalifikują się do wydania ich w formie osobnych wydawnictw tj. broszur oraz przedruki z Dziennika Ustaw PRL, Monitora Polskiego, Dziennika Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych oraz organów urzędowych innych resortów.

Zarządzenia i okólniki Ministra Kolei będą umieszczane w kolejności daty ich wydania przed okólnikami Ministra Kolei oraz centralnych zarządów.

Dopuszcza się również ogłaszanie za zgodą Ministra Kolei jednolitego tekstu zarządzenia wydanego przez Ministra Kolei (przepisów służbowych) z uwzględnieniem dokonanych zmian i ciągłości numeracji. W zależności od rozmiaru dokonanych zmian i ich częstotliwości i od potrzeb służbowych jednolity tekst ogłasza się w drodze obwieszczenia zainteresowanego departamentu lub centralnego zarządu.

W biuletynie umieszczane będą na końcu tytuły aktów prawnych ogłoszonych w Dzienniku Ustaw, Monitorze Polskim i Biuletynie PKPG dotyczących w całości lub częściowo resortu kolei.

Biuletyn będzie ukazywał się w miarę potrzeby nie rzadziej jednak, niż dwa razy w miesiącu, w zasadzie dnia 1 i 15. Na każdym numerze biuletynu oznacza się dzień jego wydania, który jest dniem prawnego ogłoszenia aktów zamieszczonych w tym numerze.

Zarządzenia i okólniki ogłoszone w biuletynie wchodzą w życie z dniem ich ogłoszenia, jeżeli same nie stanowią inaczej. Akt ogłoszony w biuletynie może być uchylony, zmieniony lub sprostowany tylko przez ogłoszenie odpowiedniego aktu w biuletynie.

Zarządzenia i okólniki oraz obwieszczenia podlegające ogłoszeniu w biuletynie nie mogą być przysyłane zainteresowanym jednostkom w formie maszynopisów, odbitek powielaczowych itp., w szczególnie uzasadnionych przypadkach można przysłać akty normatywne przed ich opublikowaniem w biuletynie tylko za zgodą Ministra.

Biuletyn redaguje Wydział Prawny Gabinetu Ministra, drukuje P. P. „Wytwórnia Biletów Kolejowych”, a aktualne rozdzielniki odbiorców biuletynu ustala Departament Organizacji. Wszystkie jednostki organizacyjne resortu kolei oraz z poza resortu urzędy i instytucje pozostające na budżecie centralnym państwa otrzymują biuletyn bezpłatnie.

W Nr 1 Biuletynu Ministerstwa Kolei poza omawianym zarządzeniem w sprawie wydawania biuletynu opublikowano również pod poz. 2 zarządzenie Ministra Kolei Nr 143 z dnia 30.IV.54 r. w sprawie zatwierdzenia regulaminu obowiązków pracowników kolejowych oraz zasad i trybu postępowania dyscyplinarnego.

K. K.

### PRZEJMOWANIE ZADAŃ TRANSPORTU KOLEJOWEGO NA KRÓTKIE ODLEGŁOŚCI

Zarządzeniem Ministra Kolei i Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 20 maja 1954 r. w sprawie przejmowania zadań transportu kolejowego przez transport samochodowy, ogłoszonym w Dz. Tar. i Zarz. Kom. Nr 11, przekazano Państwowej Komunikacji Samochodowej przewóz kolejowych przesyłek wagonowych pomiędzy stacjami kolejowymi położonymi na odcinkach: Białystok Centralny (wł) — Mońki (wł); Białystok Centralny (wł) — Kryuki (wł); Białystok Centralny (wł) — Sokółka (wł); Białystok Centralny (wł) — Czarnowo Undy (wł); Białystok Centralny (wł) — Bielsk Podlaski (wł); Białystok Centralny (wł) — Szepietowo (wł).

W Dz. Taryf i Zarz. Kom. Nr 12 ukazało się dalsze z kolei zarządzenie Ministra Kolei i Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 7 czerwca 1954 r., którym zlecono Państwowej Komunikacji Samochodowej przejęcie przewozu kolejowych przesyłek wagonowych pomiędzy stacjami kolejowymi położonymi na odcinkach: Przeworsk (wł) — Łańcut (wł); Przeworsk (wł) — Jarosław (wł).

Przewóz nie obejmuje przesyłek, które z uwagi na długość, ciężar, rozmiar i inne szczególne własności nie mogą być przewożone samochodami, a także przesyłek służbowych i gospodarczych PKP oraz przesyłek wojskowych.

Przewozu takich przesyłek nadal dokonywać będą Polskie Koleje Państwowe.



## ZAOPATRZENIE POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH W CZĘŚCI ZAMIENNE

Uwzględniając znaczenie transportu samochodowego dla gospodarki narodowej oraz szczególnie duże trudności na odcinku części, w celu zabezpieczenia zaopatrzenia pojazdów samochodowych w podstawowe części zamienne, Prezydium Rządu podjęło w dniu 2 sierpnia 1954 r. uchwałę w sprawie zaopatrzenia pojazdów samochodowych w części zamienne.

Uchwałę można podzielić w zasadzie na 4-y działy:

W dziale pierwszym ustalony został wykaz pojazdów samochodowych, które będą objęte planowym zaopatrzeniem. Wykaz ten, stanowiący załącznik Nr 1, obejmuje łącznie pojazdy 44 marek i 120 typów, z tego:

- 1) samochodów ciężarowych — 19 marek — 76 typów,
- 2) autobusów — 7 marek — 11 typów,
- 3) samochodów osobowych — 11 marek — 25 typów,
- 4) motocykli — 5 marek — 6 typów,
- 5) ciągników — 1 marka,
- 6) przyczep — 1 marka.

Do niektórych z tych pojazdów wszystkie części będą produkowane w kraju, do innych częściowo importowane, a do pozostałych tylko importowane.

W dziale drugim uchwała Prezydium Rządu ustala, że planowanie i produkcja części będzie dokonywana w sposób następujący: Minister Transportu Drogowego i Lotniczego ustala corocznie aktualne normy użycia części zamiennych pojazdów poszczególnych marek i typów (normy na r. 1954 i 1955 są opracowane i zawiera je załącznik Nr 2 p.n. „Lista części zamiennych, norm zużycia i materiałów“). Na podstawie tych norm, ilości pojazdów, planowanych ich przebiegów zostaje opracowane zbiorcze zapotrzebowanie, a następnie wskazane ministerstwa i zakłady produkujące lub mogące produkować dany asortyment oraz części, które powinny być importowane. Przewodniczący PKPG odpowiednio uwzględni produkcję części w planach gospodarczych i planach importu.

Jak widzimy, plany zaopatrzeniowe zostały oparte o normy zużycia części zamiennych. Plany te będą uwzględniać całość potrzeb gospodarki narodowej w odniesieniu do ważnych dla nich pojazdów, oraz produkcja części wejdzie do planów gospodarczych poszczególnych resortów, co gwarantuje dostawy tych części.

Dział trzeci uchwały obejmuje postanowienia polecające przeorganizowanie CSS „Motozbyt“ w Centralny Zarząd Zaopatrzenia Transportu Samochodowego. Ma to na celu stworzenie w kraju jednego pełnoodpowiedzialnego gospodarza w zakresie części. Do zadań tej jednostki należeć będzie w szczególności sporządzanie rocznego bilansu potrzeb i produkcji części, zawieranie umów z zakładami wytwórczymi, zamawianie i dostarczanie im dokumentacji technicznej oraz koordynacja współpracy między zakładami, przyjmowanie remanentów części pojazdów wymienionych w załączniku Nr 1, opracowywanie rozdzielników i sprzedaż części i prowadzenie bieżącej ewidencji zaopatrzenia. Dla zabezpieczenia produkcji części, w Centralnym Zarządzie Sprzętu Samochodowego zostanie wydzielony pion produkcji i regeneracji, a dla usprawnienia opracowania dokumentacji technicznej — Centralne Biuro Konstrukcyjne, które wykonywać będzie dokumentację na zlecenie Centralnego Zarządu Zaopatrzenia Transportu Samochodowego.

Bardzo istotnym zagadnieniem jest regeneracja. Uchwała wprowadza więc obowiązek rozszerzenia regeneracji zgodnie z załącznikiem Nr 3. W załączniku tym ustalone jest, że regeneracja będzie dokonywana metodą spawania i napawania acetylenowego i elektrycznego, metalizacji natryskowej, galwanizacji. itd.

Do regeneracji zostały wytypowane części, których w kraju nie będzie się produkowało, jak wały korbowe, wały rozrządowe, kadłuby silnika, głowice, popychacze itp. Ogółem przewiduje się do regeneracji w r. 1954 około 82 kg części na jeden naprawiany samochód. W załączniku tym, wyznaczone są zakłady, które głównie będą regenerować części, oraz podana jest lista i sposób regeneracji poszczególnych części.

W dziale czwartym uchwały, nałożone są na Ministrów, którym podległe przedsiębiorstwa produkują części, konkretne, sprecyzowane zarówno co do asortymentu, jak i ilości oraz zakładów, zobowiązania do wyprodukowania w r. 1954 tych części. Ten dział ma o tyle dużą wagę, że zapewnia wykonanie takiego asortymentu części i w takich

ilościach, jakie są już obecnie najbardziej konieczne dla transportu samochodowego.

Omówiona w skrócie uchwała Prezydium Rządu w sprawie zaopatrzenia pojazdów samochodowych w części zamienne ma wielkie znaczenie dla transportu samochodowego, gdyż właściwie ustawia sprawę pełnego pokrycia potrzeb transportu samochodowego w odniesieniu do tych pojazdów, które stanowią przeważającą większość eksploatowanego obecnie w Polsce taboru.

Uchwała przyczyni się napewno również do zmniejszenia kosztów własnych transportu samochodowego.

Z. B.

## LICZNIKI ODLEGŁOŚCI POJAZDÓW MECHANICZNYCH

Ogłoszone ostatnio w Monitorze Polskim Nr A-63, poz. 829 zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 22 czerwca 1954 r. wprowadza obowiązek posiadania przez pojazdy mechaniczne sprawnie działających liczników odległości.

Obowiązek zaopatrzenia pojazdów w liczniki odległości obejmuje:

- 1) pojazdy produkcji krajowej i pojazdy pochodzące z importu po dniu 1 stycznia 1954 r., które powinny być niezwłocznie zaopatrzone w te liczniki;
- 2) inne pojazdy, nie wymienione w pkt. 1, które powinny być zaopatrzone w liczniki w terminie sześciu miesięcy od dnia wejścia w życie zarządzenia.

Zarządzenie dotyczy pojazdów mechanicznych dopuszczonych do ruchu na drogach publicznych, z wyjątkiem pojazdów organów i jednostek wojskowych oraz pojazdów, nieprzekraczających szybkości 10 km na godzinę.

Licznik powinien być zaplombowany przez posiadacza pojazdu mechanicznego, o ile nie jest zaplombowany przez fabrykę, która pojazd wyprodukowała, bądź przez zakłady naprawy pojazdów mechanicznych, upoważnione do plombowania liczników. Nie dotyczy to pojazdów mechanicznych, należących do osób prywatnych.

Nawiasowo należy przypomnieć, iż już dotychczas istniał zakaz używania — przez osoby fizyczne i przedsiębiorstwa nieuspołecznione — samochodów osobowych nie zaopatrzonych w sprawnie działające liczniki, wskazujące samoczynnie ilość przebytych kilometrów.

Zakaz ten wynika z postanowień § 2 ust. 1 pkt. 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 stycznia 1951 r. w sprawie zakazu lub ograniczenia używania niektórych pojazdów mechanicznych (Dz. U. N. 4, poz. 29); zakaz ten obowiązuje nadal.

Pojazdy mechaniczne niezaopatrzone w sprawnie działające, zaplombowane liczniki odległości będą traktowane jako technicznie niesprawne i nie będą dopuszczone do ruchu na drogach publicznych.

Zarządzenie, licząc się niewątpliwie z możliwością pewnych trudności w zaopatrzeniu wszystkich pojazdów w liczniki w przepisowych terminach, dopuszcza możliwość odroczenia terminu zaopatrzenia poszczególnych pojazdów w liczniki.

Wynika to z przepisu, wg którego Minister Transportu Drogowego i Lotniczego może na wniosek właściwych ministrów odroczyć w wyjątkowych przypadkach termin zaopatrzenia pojazdu mechanicznego w licznik odległości.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

J. B.

## GOSPODARKA ZUŻYTYM OGUMIENIEM SAMOCHODOWYM

Dotychczasowa gospodarka używanym ogumieniem samochodowym, skupywanym przez Zbiornice Centralnego Zarządu Przemysłowych Surowców Wtórnych, okazała się zupełnie nieuporządkowaną, wynikiem czego były poważne marnotrawstwa, które dały się zauważyć na tym odcinku. Jak stwierdzono między ogumieniem znajdującym się w zbiornicach znajdują się opony samochodowe, które można jeszcze eksploatować w trakcji samochodowej lub konnej. Pewna część tych opon jest w takim stanie, że może być oddana do eksploatacji nawet bez uprzedniej naprawy lub bieżnikowania.

Niejednokrotnie jednak opony te są przekazywane przez zbiornice w partiach opon całkowicie zniszczonych, jako surowiec dla zakładów przemysłu gumowego.



Dla uporządkowania tego zagadnienia Przewodniczący PKPG wydał w dniu 18 czerwca br. zarządzenie nr 131 w sprawie gospodarowania używanym ogumieniem samochodowym w zbiornicach Centralnego Zarządu Przemysłowych Surowców Wtórnych (Biuletyn PKPG nr 16 z dnia 3.VII.1954 r.). Zgodnie z zarządzeniem ogumienie samochodowe znajdujące się w zbiornicach centralnego Zarządu Przemysłowych Surowców Wtórnych podlega klasyfikacji na następujące grupy:

grupa I — ogumienie nadające się do trakcji szybkobieżnej a) bez naprawy lub bieżnikowania, b) po naprawie lub bieżnikowaniu;

grupa II — ogumienie nadające się do trakcji konnej a) bez naprawy lub bieżnikowania b) po naprawie lub bieżnikowaniu;

grupa III — ogumienie nadające się tylko na przetarcie.

Zarządzenie zwraca równocześnie uwagę, że ogumienie nadające się do celów kwalifikujących je do grupy wyższej nie może być zakwalifikowane do grupy niższej.

Dla przeprowadzenia kwalifikacji ogumienia zbiornice Centralnego Zarządu Przemysłowych Surowców Wtórnych zwołują komisje, w skład których wchodzi:

1) przedstawiciel Centralnego Biura Handlu Sprzętem Samochodowym, jako przewodniczący,

2) przedstawiciel Wojewódzkiego Zarządu Przemysłu Terenowego — jako członek,

3) przedstawiciel wojewódzkiej zbiornicy Centralnego Zarządu Przemysłowych Surowców Wtórnych — jako członek.

Komisje te będą dokonywały kwalifikacji ogumienia dwa razy w miesiącu, w terminach ustalonych przez przewodniczącego komisji.

Na podstawie kwalifikacji dokonanej przez komisję, Wojewódzka Zbiornica Centralnego Zarządu Przemysłowych Surowców Wtórnych odsprzedaże:

1) ogumienie grupy I a — Centrali Sprzętu Samochodowego „Motozbyt”,

2) ogumienie grupy I b i III — Fabryce Regeneratu „Bolechowo”,

3) ogumienie grupy II a — Centralnemu Biuru Handlu Sprzętem Samochodowym,

4) ogumienie grupy II b — właściwym zakładom naprawczym określonym przez Ministerstwo Przemysłu Chemicznego i Ministerstwo Przemysłu Drobnoego i Rzemiosła. Zakłady te odsprzedażą naprawione lub bieżnikowane ogumienie, nadające się do trakcji konnej, Centralnemu Biuru Handlu Sprzętem Samochodowym.

Na podstawie wyżej omawianego zarządzenia Centralne Biuro Handlu Sprzętem Samochodowym wydało w dniu 17.VII.1954 r. zarządzenie nr 17/54 dotyczące kwalifikowania i sprzedaży ogumienia znajdującego się w wojewódzkich zbiornicach Przemysłowych Surowców Wtórnych, które podaje m. in., że przejęcie ogumienia przez Centralne Biuro Handlu Sprzętem Samochodowym obejmuje następujące wymiary ogumienia: 525x16, 550x16, 600—16, 650—16, 700—16, 750—16, 165—400, 185—400, 500—20, 525—20, 550—20, 600—20, 650—20, 700—20, 725—20, 750—20, 190—20, 825—20, 210—20, 900—20, 1050—20, 1100—20, 30x5, 32x6, 32x6,5 i 34x7.

Ogumienie zakwalifikowane przez komisję będzie oznaczone farbą w następujący sposób:

kolorem żółtym — ogumienie grupy I a

kolorem zielonym — ogumienie grupy I b

kolorem białym — ogumienie grupy II a

kolorem czerwonym — ogumienie grupy II b

kolorem niebieskim — ogumienie grupy III

Sprzedaż ogumienia przejętego przez Centralne Biuro Handlu Sprzętem Samochodowym odbywa się na podstawie planów rozdziału opracowanych na podstawie zapotrzebowań poszczególnych ministerstw.

W planach rozdziału będą podane również daty oraz adresy punktów sprzedaży, w których ma nastąpić realizacja.

Ministerstwa objęte planem rozdziału opracują podrozdziałniki na podległe im jednostki, przesyłając je do Centralnego Biura Handlu Sprzętem Samochodowym, natomiast w kopii do właściwego Rejonowego Biura Handlu Sprzętem Samochodowym.

Ponadto zarządzenie to podaje szczegóły dotyczące sposobu rozliczeń finansowych obowiązujących przy zakupie opon.

W. M.

## NORMY ZUŻYCIA MATERIAŁÓW PĘDNYCH

W monitorze Polskim Nr A — 64, poz. 835 ogłoszone zostało zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 30 czerwca 1954 r. w sprawie uzupełnienia „Norm zużycia materiałów pędnych w eksploatacji pojazdów samochodowych”.

Zarządzeniem tym w § 7 wkladki do „Norm zużycia materiałów pędnych w eksploatacji pojazdów samochodowych SM-161” wprowadzono następujące zmiany:

1) w końcu tabeli 5 (Autobusy z silnikiem niskoprężnym gaźnikowym) odpowiednie rubryki uzupełniono:

| Lp. | Marka | Typ     | Zużycie paliwa na 100 kg |
|-----|-------|---------|--------------------------|
| 4   | Star  | 50 i 51 | 30                       |

2) w końcu tabeli 6 (Samochody ciężarowe z silnikiem niskoprężnym gaźnikowym) w odpowiednich rubrykach wprowadzono następujące uzupełnienia:

| Lp. | Marka | Typ  | Ładowność ton | Zużycie paliwa na 100 km |
|-----|-------|------|---------------|--------------------------|
| 102 | Star  | W 14 | 3,5 wywrot.   | 29                       |

3) w końcu tabeli 9 (ciągniki naczepowe siodłowe) w odpowiednich rubrykach wprowadzono następujące uzupełnienia:

| Lp. | Marka | Typ                            | Rodzaj silnika | Nośność siodła w t | Zużycie paliwa na 100 km |
|-----|-------|--------------------------------|----------------|--------------------|--------------------------|
| 14  | Star  | C-60 z naczepą ładowność 5,5 t | nisko-prężny   | 4                  | 31                       |

Nowe normy dotyczące, jak widać, samochodów produkcji krajowej obowiązują z dniem ogłoszenia zarządzenia.

J. B.

## BONY NA MATERIAŁY PĘDNE I SMARY

W Biuletynie PKPG Nr 17/54 r. pod poz. 75 opublikowane zostało zarządzenie Przewodniczącego PKPG Nr 143 z dnia 1 lipca 1954 r. w sprawie bonów towarowych na materiały pędne i smary. W zarządzeniu ustalone zostało, iż zakup bonów towarowych uprawniających do otrzymania w punktach sprzedaży Centrali Produktów Naftowych (stacjach benzynowych) materiałów pędnych i smarów następuje po cenach podanych w cenniku CPN, tj. cenach stosowanych dla jednostek gospodarki uspołecznionej. Do nabywania bonów towarowych na materiały pędne i smary po cenach stosowanych dla jednostek gospodarki uspołecznionej uprawnione zostały następujące podmioty tejże gospodarki taksatywnie w zarządzeniu wyszczególnione:

1. jednostki budżetu Państwa oraz gospodarstwa pomocnicze wchodzące w skład tych jednostek,

2. przedsiębiorstwa państwowe lub pod zarządem państwowym z wyjątkiem przedsiębiorstw pod zarządem państwowym ustawionym na podstawie przepisów o egzekucji administracyjnej świadczeń pieniężnych,

3. przedsiębiorstwa spółdzielcze,

4. centrale spółdzielni i Centralny Związek Spółdzielni,

5. spółdzielnie produkcyjne,

6. organizacje polityczne,

7. związki zawodowe oraz związki „Samopomoc Chłopska”.



8. organizacje społeczne i zrzeszenia korzystające z dotacji Państwa.

W § 3 omawianego zarządzenia ustalono, iż bony towarowe na materiały pędne i smary mogą nabywać wyżej podane przez nas jednostki, jednak tylko na potrzeby związane z obsługą pojazdów mechanicznych, znajdujących się w ich użytkowaniu.

W zarządzeniu w §§ 4 i 5 podano przepisy zobowiązujące jednostki uprawnione do korzystania z bonów towarowych do ostemplowania tych bonów bezpośrednio po ich zakupie pieczęcią zawierającą nazwę jednostki, która dokonała zakupu, jak również zakazujące odstępowanie bonów oraz materiałów pędnych i smarów za te bony nabyte innym jednostkom.

Punkty sprzedaży detalicznej, tj. stacje benzynowe CPN zostały omawianym zarządzeniem uprawnione do legitymowania osób przedkładających do realizacji bony towarowe i do odmowy realizowania bonów towarowych przedkładanych przez jednostki do tego nie uprawnione. Ponadto w § 7 ustalono, iż stwierdzone przypadki przekraczania postanowień omawianego zarządzenia powinny być przez placówki CPN podawane do wiadomości właściwego resortu w celu wyciągnięcia konsekwencji służbowych i administracyjnych w stosunku do winnych przekroczenia.

Zarządzenie przewiduje również możliwość nabycia bonów na materiały pędne przez zrzeszenia sportowe organizujące imprezy motorowe o szczególnym znaczeniu, które mogą na wniosek Przewodniczącego Głównego Komitetu Kultury Fizycznej uzyskać zezwolenie Ministra Górnictwa na nabycie bonów dla uczestników tych imprez.

Omawiane zarządzenie weszło w życie z dniem 1 lipca 1954 r.

K. K.

### WYKORZYSTANIE PRÓŻNYCH PRZEBIEGÓW CIĘŻAROWYCH POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH

Zarządzeniem Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 2 lipca 1954 r. w sprawie zmian w taryfie towarowej transportu samochodowego i spedycji (Dz. T. i Z. K. Nr 13) uzupełniono załącznik Nr 11 do nadmienionej taryfy wykazem następujących 47 miejscowości:

Łomża i Suwałki — woj. białostockie, Chojnice — woj. bydgoskie, Elbląg, Kwidzyn, Starogard, Lębork — woj. Gdańskie, Nowy Sącz, Bochnia, Nowy Targ i Mysłowice — woj. krakowskie, Ostrowiec — woj. kieleckie, Szczecinek, Darłowo, Miastków i Wałcz — woj. lubelskie, Wieluń, Tomaszów, Radomsko i Pabjanice — woj. łódzkie, Racibórz i Kluczbork — woj. Opolskie, Mragowo, Giżycko, Ostróda — woj. olsztyńskie, Koło Ostrów Wlkp., Leszno i Konin — woj. poznańskie, Rzeszów, Przemyśl, Dębica, Stalowa Wola i Krosno — woj. Rzeszowskie, Bielsko, Bytom, Rybnik i Zawiercie — woj. Stalinogrodzkie, Stargard — woj. Szczecińskie, Ciechanów, Mława i Siedlce — woj. warszawskie, Nowa Sól — woj. Zielonogórskie, Bolesławiec, Świdnica i Luban Śl. — woj. wrocławskie.

Uzupełnienie załącznika Nr 11 wykazem wyżej wymienionych 47 miejscowości oznacza, iż na miejscowości te rozszerzono obowiązek stosowania przepisów zarządzenia Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 19 listopada 1952 r. w sprawie wykorzystania próżnych przebiegów ciężarowych pojazdów samochodowych w transporcie między osiedlami (Mon. Polski Nr — A — 103, poz. 1611), a także przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 czerwca 1952 r. w sprawie używania ciężarowych pojazdów samochodowych w transporcie między osiedlami i wykorzystania ich próżnych przebiegów (Dz. U. Nr 29, poz. 197).

J. B.

### TERMIN WYMIANY PRAW JAZDY

W Monitorze Polskim Nr A—69, poz. 868, ukazało się zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 13 lipca 1954 r. w sprawie przedłużenia terminu wymiany pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

Wymienionym zarządzeniem wydanym na podstawie § 2 ust. 8 rozporządzenia z dnia 15 grudnia 1953 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. z 1954 r. Nr 3, poz. 6), Minister Transportu Drogowego i Lotniczych przedłużył do dnia 31 grudnia 1954 r. termin wymiany dotychczasowych pozwoleń kierowców na nowe pozwolenia.

J. B.

### NORMY PAŃSTWOWE DOTYCZĄCE KOMUNIKACJI

W Dzienniku Ustaw Nr 29/54 r. pod poz. 113 ukazało się rozporządzenie Przewodniczącego PKPG z dnia 15 czerwca 1954 r. w sprawie zatwierdzenia norm państwowych ustalonych przez Polski Komitet Normalizacyjny, dotyczący komunikacji.

Omawianym zarządzeniem zatwierdzonych zostało 36 norm państwowych (PN) obowiązujących na całym obszarze Państwa oraz 3 normy państwowe (PN) zalecane na całym obszarze Państwa.

Z 36, zatwierdzonych obowiązujących norm państwowych, osiem norm dotyczy nawierzchni kolejowej, jedna norma — podsypanki pod tory kolejowe, osiem norm — taboru kolejowego (wagony i tendry), dziewięć norm — z zakresu lotnictwa, a więc atmosfery wzorcowej, rur lotniczych stalowych, stopów aluminium, lotniczych śrub, nakrętek i wkrętów, granicy nieszczelności samolotowych układów statycznego i całkowitego ciśnienia i przyłączonych do nich przyrządów. Dwie dalsze normy dotyczą zasady określania kierunku obrotu oraz numeracji cylindrów przy silnikach spalinyowych.

Pozostałe normy państwowe (PN) dotyczą przepisów przechowywania ciągników, rowerów (zarys zęba kół łańcuchowych i szprychy — warunki techniczne), samochodów i ciągników (kierunek obrotu urządzeń elektrycznych), pojazdów mechanicznych i rowerów (gwinty zaworów i delek).

Trzy normy są również poświęcone drogownictwu a mianowicie: drogi samochodowe (wytyczne budowy nawierzchni betonowej), nawierzchnie z płyt kamiennie-betonowych, płyty kamiennie-betonowe (wymagania techniczne).

Z trzech norm państwowych (PN), zalecanych do stosowania, dwie dotyczą silników lotniczych, a jedna spadochronów osobowych.

Przepisów omawianego rozporządzenia nie stosuje się do wyrobów przeznaczonych na eksport w tym przypadku, gdy strona zamawiająca stawia inne warunki oraz nie stosuje się do prac naukowo-badawczych.

K. K.

### BHP PRZY UŻYTKOWANIU BUTLI Z GAZAMI SPRĘŻONYMI

Ukazało się rozporządzenie Ministrów Pracy i pieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 15 maja br. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy użytkowaniu butli z gazami sprężonymi, skroplonymi i rozpuszczonymi pod ciśnieniem (Dziennik Ustaw Nr 29/54 poz. 115).

Użyte w tym rozporządzeniu określenie „butla“ oznacza zbiornik przenośny o średnicy zewnętrznej do 500 mm i długości do 2 m. Przepisy omawianego rozporządzenia nie dotyczą butli wbudowanych na stałe lub czasowo na pojazdach.

W przepisach ogólnych (cz. I) rozporządzenia m. in. podkreślono, że w zakładzie użytkującym butle nie wolno dokonywać żadnych napraw butli i ich zaworów.

Prace związane z użytkowaniem, transportem, przechowywaniem i konserwacją butli mogą być wykonywane tylko przez pracowników przeszkolonych w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy, bądź też pod bezpośrednim nadzorem tych pracowników.

Butli nie wolno rzucać, przewracać, toczyć, uderzać o nie przedmiotami oraz używać do celów niezgodnych z ich przeznaczeniem.

W dalszym ciągu rozporządzenia ustala zasady użycia i obchodzenia się z butlami.

W części drugiej omówione są zasady przechowywania butli oraz warunki, jakim powinny odpowiadać składy dla butli z gazami.

W części trzeciej rozporządzenia są podane zasady transportu butli wewnątrz zakładu.

Ładowanie, wyladowywanie i przenoszenie butli tak napełnionych jak i opróżnionych o pojemności ponad 10 l. powinno być wykonywane z należytą ostrożnością przez co najmniej dwóch pracowników odpowiednio zaznajomionych z tymi czynnościami, natomiast butle o pojemności nie przekraczającej 10 l. mogą być przenoszone przez jednego pracownika przy zachowaniu tych samych wymagań.

Transport butli na terenie zakładu powinien odbywać się na wózkach specjalnie do tego przeznaczonych, natomiast ręczne przenoszenie na piętra lub rusztowania — za pomocą specjalnych noszy.



Mechaniczne przenoszenie i przesuwanie butli jest dozwolone tylko po ich należytych umocowaniu; mechaniczne przenoszenie butli przy pomocy elektromagnesów jest zabronione.

Przewóz butli powinien być dokonywany przy zachowaniu następujących warunków:

a) zarówno napełnione, jak i opróżnione butle powinny być przewożone z nałożonym kołpakiem ochronnym oraz ze ślepą nakrętką ochronną na kręcu bocznym zaworu butlowego;

b) przy przewozie butle powinny być ułożone zaworami w jedną stronę;

c) w przypadku przewożenia butli środkami transportu nie przystosowanymi do tego celu — należy pomiędzy butlami umieścić podkładki (np. listwy drewniane z wycięciami lub pierścienie gumowe) lub zastosować inne skuteczne środki zabezpieczające butle przed zderzaniem się, przetaczaniem lub spadaniem.

W myśl rozporządzenia — kierownictwa zakładów pracy obowiązane są do opracowania szczegółowych instrukcji dla poszczególnych stanowisk pracy i doręczenia ich pracownikom za pokwitowaniem.

A. L.

### ZASADY OBROTU TOWAROWEGO W TRANZYCIE ORGANIZOWANYM

W Monitorze Polskim Nr A-58/54 r. pod poz. 783 zostało opublikowane zarządzenie Ministrów: Handlu Wewnętrznego, Górnictwa, Leśnictwa, Przemysłu Chemicznego, Przemysłu Drobnoego i Rzemiosła, Przemysłu Lekkiego, Przemysłu Rolnego i Spożywczego, Skupu oraz Zdrowia z dnia 8 marca 1954 r. w sprawie zasad obrotu towarowego w transycie organizowanym.

Postanowienia omawianego zarządzenia winny być również przedmiotem zainteresowania pracowników służb transportowych wymienionych wyżej resortów.

Z zarządzenia wynika, że obroty magazynowe organizacji handlowych działających w dziedzinie handlu wewnętrznego powinny być w miarę możliwości zastąpione obrotami przez tranzyt organizowany na zasadach zawartych w zarządzeniu Przewodniczącego PKPG Nr 490 z dnia 24.XII.51 r. w sprawie obrotów tranzytowych oraz zasadach wynikających z postanowień omawianego zarządzenia.

W szczególności tranzyt organizowany powinien być stosowany w następujących przypadkach:

1) gdy przedsiębiorstwo handlu detalicznego może odbierać towar w ładunkach pełnowagonowych lub w ładunkach odpowiadających przeciętnym normom jednorazowej wysyłki danego towaru, stosowanym dotychczas dla hurtu;

2) gdy dostawy na rzecz kilku przedsiębiorstw handlu detalicznego położonych w jednej miejscowości mogą być objęte wspólną przesyłką o rozmiarze, o którym mowa w wyżej podanym punkcie;

3) gdy warunki komunikacyjne i inne są dla dostaw tranzytowych korzystniejsze niż przy odbiorze z hurtowni, w szczególności gdy zakład wytwórczy położony jest w tej samej miejscowości bądź bliżej niż hurtownia;

4) przy dostawach towarów o niezłożonym asortymencie tj. jednorodzących i stosunkowo ciężkich jak np. cukier, sól itp.; łatwopujących się i wymagających szybkiej realizacji dostaw; sezonowych, gdy zachodzi konieczność szybkiej realizacji dostaw lub złożonych wysyłanych w pełnym asortymencie.

W zarządzeniu wymienione są 3 zasady, których należy przestrzegać przy transycie organizowanym,

Zasady te są następujące:

1) oszczędność na transporcie nie może być pochłonięta przez zwiększenie kosztów magazynowania i zamrożenia środków obrotowych u odbiorców towarów,

2) przebieg towarów powinien odbywać się najkrótszą drogą,

3) rodzaje i środki transportu powinny być racjonalnie wykorzystane.

Przedsiębiorstwa handlu detalicznego powinny w zapotrzebowaniach składanych do hurtowni podać m. in. szczegółowy harmonogram tych dostaw z wymienieniem poszczególnych punktów odbioru, stacji kolejowych i bocznic.

Z innych postanowień zarządzenia, które dotyczą dziedziny transportu należy podać, iż przy przesyłkach dokonywanych koleją zakład wytwórczy powinien niezwłocznie awizować przedsiębiorstwo handlu detalicznego oraz hurtownię organizującą tranzyt o dokonanej wysyłce towaru.

K. K.

### ŻEGLUGA ORAZ UTRZYMANIE WÓD GRANICZNYCH NA ODRZE I NYSIE ŁUŻYCKIEJ

W wykonaniu art. 30 umowy między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Niemieckiej Republiki Demokratycznej, zostało wydane zarządzenie Ministra Żeglugi z dnia 8 lipca br. w sprawie przepisów o uprawianiu żeglugi i spławu oraz utrzymania i eksploatacji wód granicznych (Monitor Polski Nr A-66, z dn. 15 lipca 1954 r.).

Wspomniane przepisy dotyczą odcinka rzeki Odry od znaku granicznego Nr 755, rzeki Nysy Łużyckiej od znaku granicznego Nr 391 do znaku granicznego Nr 432 oraz rejonu koło Nowego Warpna.

Zadaniem przepisów ujętych w Rozdz. XII jest uregulowanie sąsiedzkiej współpracy w zakresie wspólnego korzystania z przebiegających wzdłuż granicy szlaków wodnych i ich utrzymania.

Omawiane zarządzenie na wstępie podaje przepisy ogólne, wyjaśniające użyte w nim określenia. Z kolei ustala sposób oznakowania i wyposażenia statków, względnie tratw przepływających przez wody graniczne oraz sposób ich ładowania z uwzględnieniem głębokości tranzytowej.

Dalej podaje skład i kwalifikacje załóg statków i tratw oraz rodzaj dokumentów, w jaki powinna być zaopatrzona każda jednostka pływająca i jej załoga. Następnie ustala sygnalizację, oznakowanie i sposób oświetlania statków z własnym, względnie bez własnego napędu.

Szczególną uwagę w zarządzeniu zwraca się na przepisy ruchu i spławu, w których określa się odległość między płynącymi statkami, minimalną i maksymalną szybkość, sposób przejazdu pod mostami, względnie przez uciążliwe miejsca, zestawienie i skład pociągów holowniczych, mijanie, wyprzedzanie oraz miejsca postoju statków, tratw na odcinku granicznym.

Po omówieniu oznakowania szlaku żeglownego oraz określeniu rodzaju wypadków na nim łącznie ze sposobem zachowania się, zarządzenie podaje szczegółowe przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych z podziałem ich na poszczególne kategorie. Wreszcie w części końcowej zarządzenie wyodrębnia i omawia przepisy żeglugi na torze wodnym koło Nowego Warpna ze szczególnym uwzględnieniem sygnalizacji oraz pierwszeństwa ruchu.

Przepisy niniejszego zarządzenia weszły w życie z dniem ogłoszenia.

E. P.

### OSZCZĘDNE I RACJONALNE WYKORZYSTANIE PALIW STAŁYCH

Oszczędnej i racjonalnej gospodarce paliwami płynnymi poświęcałmy niejednokrotnie miejsce na łamach naszego miesięcznika. Równie ważnym zagadnieniem i z punktu widzenia ilości zużycia dla potrzeb produkcji i transportu dużo szerszym zagadnieniem jest sprawa oszczędnej i racjonalnej gospodarki paliwami stałymi. Zużycie węgla przez podstawowe nasze środki przewozowe tj. koleje, a także i inne rodzaje transportu, jak żegluga morska i śródlądowa, jest tak poważne, że obowiązkiem naszym jest zwrócić uwagę na podjętą przez Prezydium Rządu uchwałę Nr 356-a z dnia 29.V.54 r. w sprawie powołania komisji oraz pełnomocników do spraw oszczędnego i racjonalnego wykorzystania paliw stałych.

Wymieniona Uchwała Prezydium Rządu, opublikowana w Monitorze Polskim Nr A-64 pod poz. 64, została wydana w celu pełnego zapewnienia wykonania narodowych planów gospodarczych na odcinku zaopatrzenia w paliwa stałe oraz oszczędnego i racjonalnego wykorzystania paliw stałych.

Uchwała nakłada na Przewodniczącego PKPG obowiązek powołania w terminie do dnia 15.VII.54 r. komisji do spraw oszczędnego i racjonalnego wykorzystania paliw stałych.

Na podstawie omawianej uchwały ministrowie i kierownicy centralnych urzędów zostali zobowiązani do powołania resortowych pełnomocników do spraw oszczędnego i racjonalnego wykorzystania paliw stałych oraz ich prawidłowego rozdziału w podległych jednostkach.

Do zadań resortowych pełnomocników należy w szczególności:

1. ustalanie programów oszczędnościowych w zakresie paliw stałych w resortach,

2) ustalanie w ramach resortowych planów zużycia rocznych, kwartalnych lub nawet miesięcznych planów zużycia norm i wskaźników jednolitego zużycia paliw stałych dla poszczególnych centralnych zarządów bądź jednostek rów-



norzędnych jako podstawy premiowania pracowników za oszczędne i racjonalne wykorzystanie paliw stałych,

3) koordynacja i nadzór nad wykonywaniem zadań przez pełnomocników w centralnych zarządach,

4) przyznawanie nagród pracownikom szczególnie przyczyniającym się do oszczędnego i racjonalnego wykorzystania paliw stałych oraz składania wniosków w sprawie przedstawienia ich do odznaczeń państwowych.

Uchwała zobowiązuje również dyrektorów centralnych zarządów lub jednostek równorzędnych do powołania w porozumieniu z resortowymi pełnomocnikami, pełnomocników w centralnych zarządach do spraw oszczędnego i racjonalnego wykorzystania paliw stałych.

Ustalono również w uchwale, iż komisja do spraw oszczędnego i racjonalnego wykorzystania paliw stałych, resortowi pełnomocnicy oraz pełnomocnicy w centralnych zarządach powinni rozwijać szeroką akcję systematycznego propagowania i rozpowszechniania oszczędnego i właściwego wykorzystania paliw stałych.

Postanowienia omawianej uchwały obowiązują z dniem jej ogłoszenia.

K. K.

## Taryfy i zarządzenia

### A. W komunikacji kolejowej:

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 11 i 13 z 1954 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei z 24.VI.1954 r. i z 9.VII.1954 r., które w Taryfie Towarowej Polskich Kolei Państwowych wprowadza nowe zmiany. Z ważniejszych zmian wymieniamy następujące:

1) w klasyfikacji towarów (dział II) uzupełniono nowymi nazwami towarów pozycje: 53 k. t. — nazwa „cykoria” i 210 k. t. — nazwa „łupek laterytowy” oraz wprowadzono nowe pozycje: 239 z nazwą „Argelit” z klasą V — dla przesyłek drobnych i klasą 20 dla przesyłek wagonowych oraz 1129 c) k. t. z nazwą „wyroby ogniotrwałe pochodzące z rozbiórki starych pieców” z klasą V dla przesyłek drobnych i klasą 17 dla przesyłek wagonowych.

2) w § 33 (dział IV) o opłatach za przewóz przesyłek między stacjami stycznymi kolei wąskotorowych i normalnoto-

wych wprowadzono nową relację „Starachowice Wschodnie Wask. — Starachowice Wschodnie” wraz z opłatą.

3) w § 2 (dział V) w Międzystacyjnej tabeli stawek dla przesyłek wagonowych wprowadzono dla koksu węglowego z poz. 252 k. t. nowe relacje: Gliwice Port — Nowa Huta i Koźle Port — Nowa Huta wraz ze stawkami.

W Dz. T. i Z. K. Nr 13 z 1954 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei z 8.VI.1954 r., które w § 1 Przypisów wykonawczych do art. 28 Dekretu o przewozie przesyłek i osób kolejami wprowadza nowy przepis, na podstawie którego dyrektor okręgu kolei państwowych może w zależności od warunków eksploatacyjnych udzielić zgody na przewóz za jednym listem przewozowym większej ilości wagonów w zwartych grupach załadowanych jednolitym towarem do jednej stacji przeznaczenia dla jednego odbiorcy.

### A i B. W komunikacji kolejowej i drogowej:

W Dz. T. i Z. K. Nr 11 i 12 z 1954 r. ukazały się zarządzenia Ministra Kolei i Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z 20.VI.1954 r. i z 7.VI.1954 r., na podstawie których przewóz przesyłek wagonowych na krótkich odległościach pomiędzy niektórymi stacjami w obrębie Białegostoku Centralnego oraz pomiędzy stacjami położonymi na odcinkach Przeworsk (wł.) — Łańcut (wł.) i Przeworsk (wł.) — Jarosław (wł.) przejęła Państwowa Komunikacja Samochodowa. Wyjątek stanowią przesyłki, których przewóz samochodami ze względu na długość, ciężar, rozmiar i inne szczególne właściwości jest niemożliwy, a także przesyłki służbowe i gospodarcze oraz wojskowe, których przewóz dokonywać będą nadal PKP.

### B. W komunikacji drogowej:

W Dz. T. i Z. K. Nr 13 z 1954 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z 2.VII.1954 r., które w Taryfie towarowej transportu samochodowego i spedycji wprowadza szereg nowych miejscowości w wykazie miejscowości, w których stosuje się zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego w sprawie wykorzystania próżnych przebiegów ciężarowych pojazdów samochodowych w transporcie między osiedlami (zał. 1 tej taryfy).

### C. W komunikacji wodnej śródlądowej:

W Dz. T. i Z. K. Nr 13 z 1954 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Żeglugi z 2.VII.1954 r., które w Taryfie towarowej żeglugi śródlądowej wprowadza w Międzystawowej tabeli opłat (rozdział IV, § 44) dla towaru: kamienne materiały poz. 202 a) k. t. nowe relacje wraz ze stawkami.

O. K.

## KRONIKA

### WYKONANIE PAŃSTWOWEGO PLANU ROZWOJU GOSPODARKI NARODOWEJ ZSRR W I PÓŁROCZU 1954 R. W ZAKRESIE TRANSPORTU

Według danych Centralnego Urzędu Statystycznego przy Radzie Ministrów ZSRR, ogólny plan przeciętnych załadunków na dobę w kolejnictwie został w pierwszym półroczu 1954 r. wykonany w 101 proc., jednakże wskutek niedostatecznego wykorzystania nośności wagonów zarówno przez transport kolejowy jak i ekspedytorów ładunków — plan załadunku w tonach wykonano w 99,7 proc.

Przeciętny dzienny załadunek na kolejach wzrósł w pierwszym półroczu 1954 r. o 6 proc. w porównaniu z pierwszym półroczem 1953 r.

W pierwszym półroczu 1954 r. plan obrotu ładunków został wykonany przez Ministerstwo Żeglugi Morskiej i Rzecznej w 91 procentach. Obroty ładunków w żegludzie morskiej i rzecznej zwiększyły się w pierwszym półroczu 1954 r. o 4 procent w porównaniu z pierwszym półroczem 1953 r.

### WYKONANIE NARODOWEGO PLANU GOSPODARCZEGO W PIERWSZYM PÓŁROCZU 1954 R.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, globalna produkcja przemysłu socjalistycznego w cenach niezmiennych wzrosła w pierwszym półroczu 1954 r. o około 14 proc. w porównaniu z odpowiednim okresem 1953 r. Plan produkcji globalnej przemysłu socjalistycznego na pierwsze półrocze 1954 r. w cenach niezmiennych został wykonany ogółem w 102,8 proc.

W zakresie transportu średniobobowy załadunek na kolejach normalnotorowych w pierwszym półroczu 1954 r. wzrósł o około 3 proc., w tym załadunek węgla i koksu o 4 proc, rud i pryków o 16 proc. Jednakże niektóre dyrekcje kolei nie wykonały w pełni planu przeciętnego załadunku, jak Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych Kraków, Stalino-grad, Wrocław i Olsztyn.

Łączne przewozy ładunków na kolejach normalnotorowych w pierwszym półroczu 1954 r. wzrosły o 5 proc. w porównaniu z pierwszym półroczem 1953 r. Znacznej poprawie uległ współczynnik obrotu wagonu towarowego — podstawowy wskaźnik, ilustrujący sprawność kolei. Zadania planowe w zakresie oszczędności w zużyciu węgla na kolejach w pierwszym półroczu 1954 r. zostały wykonane.

Przewozy ładunków w Państwowej Komunikacji Samochodowej w pierwszym półroczu 1954 r. wzrosły o 28 proc. w porównaniu z odpowiednim okresem 1953 r., w żegludzie śródlądowej — o 30 procent.

### MARSZAŁEK N. BULGANIN GOŚCIEM SFO NA ŻERANIU I W ZAKŁADACH IM. KASPRZAKA

Bawiący w Polsce z okazji 10-lecia Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej Pierwszy Zastępca Przewodniczącego Rady Ministrów Zm. Radzieckiego, Nikołaj Bulganin zwiedził SFO na Żeraniu oraz Zakłady im. Kasprzaka.

Marszałkowi N. Bulganinowi towarzyszyli: Sekretarz KC PZPR E. Ochab, Minister Przemysłu Maszynowego J. Tokarski i Wiceminister Przemysłu Maszynowego R. Fideles. Marszałek Bulganin przeszedł przez hale produkcyjne i zapoznał się z urządzeniami socjalnymi i kulturalnymi obu zakładów, przeprowadzał szereg rozmów z robotnikami.

W obu fabrykach robotnicy owacyjnie witali marszałka N. Bulganina.

### OGÓLNOKRAJOWA NARADA AKTYWU KOLEJARZY W WARSZAWIE W SPRAWIE OBNIŻKI KOSZTÓW WŁASNYCH PKP

(O) W sierpniu rb. odbyła się w Warszawie ogólnokrajowa narada szerokiego aktywu kolejarzy z całej Polski, poświęcona wymianię dotychczasowych doświadczeń poszczególnych służb i jednostek PKP w zakresie walki o obniżkę kosztów własnych kolei. W naradzie wzięli udział: Minister Koeli inż. R. Strzelecki, Wiceminister J. Popielas, Kier. Wydz. Kom. KC PZPR M. Kowalski, przedstawiciele Zarządu Gł. ZŻK oraz około 500 kolejarzy-maszynistów, rewidentów wagonów, dyżurnych ruchu, drogowców itp.

Na wstępie narady Wiceminister J. Popielas wygłosił referat „Zagadnienie obniżki kosztów własnych na PKP”, w którym wskazał nowe kierunki walki o oszczędność i istniejące jeszcze rezerwy. Zadaniem kolejarzy w r. 1954 jest obniżyć koszty własne o 3,1 proc. w stosunku do r. 1953, aby to zadanie zrealizować, trzeba wzmocnić walkę o pełne wykorzystanie ładowności wagonu, o przyspieszenie obrotu parowozów i wagonów towarowych, o poprawę stanu technicznego taboru, o wykorzystanie wszelkich rezerw, kryjących się jeszcze w rozkładzie jazdy, który jest generalnym planem pracy kolei. O ogromie korzyści, jakie daje np. wykorzystanie ładowności wagonu świadczy fakt, że zwiększenie ładunków wagonu przeciętnie o 100 kg daje możliwość przewiezienia tą samą liczbą wagonów masy towarowej o 1 milion ton większej.



Wielkie znaczenie w skali gospodarki ogólnokrajowej ma również zmniejszenie zużycia węgla przez PKP, które są największym konsumentem węgla w kraju. Duże oszczędności w zużyciu węgla na parowozach może nam dać umiarkowane stosowanie mieszanek węgla wysoko i niskogatunkowego oraz odpadowego (muł węglowy i przestersty) oraz podniesienie obecnie obowiązujących norm obciążenia parowozów. Wzrost ciężaru pociągu o 1 proc. oznacza zmniejszenie zużycia paliwa na 1 btkm o 0,4 proc., zatem oszczędność z tego tylko tytułu w skali PKP wyniosłaby zgórą 2,5 miliona zł rocznie.

W dyskusji po referacie Wiceministra Popielasa zabierało głos kilkudziesięciu przodujących kolejarzy, w większości maszynistów; rewidentów i dyspozytorów, którzy opowiedzieli uczestnikom narady, w jaki sposób stosują nowe metody pracy w walce o oszczędność i usprawnienie pracy na swoich stacjach i węzłach.

Najwięcej miejsca w dyskusji zajęło zagadnienie wożenia ciężkich pociągów, które — wzorem kolei ZSRR — upowszechnia się coraz szerzej na sieci PKP, zwłaszcza w DOKP Stalinogród, Gdańsk, Wrocław. Np. na węźle Skarżysko Kam. w ciągu jednego tylko miesiąca (lipca br.) przewieziono 223 pociągi o zwiększonym ciężarze; pozwoliło to zaoszczędzić 30 pociągów, 30 drużyn parowozowych i konduktorskich oraz zmniejszyć zużycie węgla o 180 ton. Obecnie drużyny parowozowe ze Skarżyska zobowiązały się wozić na szlak Skarżysko Kam. — Rozwadów pociągi o ciężarze brutto zwiększonym o 10 proc. Podobne zobowiązanie podjęli maszyniści DOKP Gdańsk.

Zagadnienie prowadzenia ciężkich pociągów na tle doświadczeń radzieckich i naszych możliwości, badanych przez Instytut Naukowo-Badawczy Kolejnictwa, referował obszernie dyr. INBK mgr. inż. Gehrsmann.

Szybki rozwój socjalistycznej gospodarki i olbrzymi wzrost zadań przewozowych PKP sprawia, że uruchamianie ciężkich pociągów staje się koniecznością. Jeśli chcemy sprawnie wykonać ogrom zadań cięższych na transporcie kolejowym. Jest to zresztą źródło różnorodnych oszczędności. Wg obliczeń INBK wzrost ciężaru pociągów o 3,7 proc. dałby w skali ogólnopolskiej około 60 milionów zł oszczędności i zmniejszenie rozchodu węgla o przeszło 1 proc. Do prowadzenia ciężkich pociągów nadają się zwłaszcza nasze nowe parowozy Ty51 i Ty45, które mogą wozić pociągi o ciężarze ponad 3000 t.

Inni dyskutanci omawiali szeroko nowe metody pracy w walce o lepsze wykorzystanie ładowności wagonu, przez współpracę z klientem (ciekawe osiągnięcia stacji Kulno), o wzorową konserwację parowozu wg metod radzieckich, o przyspieszenie obrotu wagonu przez dokonywanie napraw bez wyłaczania wagonu z ruchu, przez stosowanie podwójnej operacji itp.

Wielu mówców poruszało też zagadnienia pracy polityczno-wychowawczej wśród kolejarzy, która jest jednym z warunków sprawnego wykonywania zadań. Podkreślano też potrzebę ścisłej współpracy między służbami zwłaszcza mechaniczną i ruchową. Dyskusję podsumował min. Strzelecki, przypominając, że z walką o wykonanie ekonomicznych mierników kolei i jej usprawnienie techniczne musi iść w parze troska o człowieka, zarówno od strony pasażera, jak i od strony opieki nad kolejarzem, jego potrzebami socjalno-bytowymi.

Na zakończenie uczestnicy narady uchwalili obszerny apel, w którym wzywają pracowników wszystkich służb PKP do wzorowego wykonania zadań przypadających w okresie tegorocznych przewozów jesiennych oraz zadań wyznaczonych planem 1954 r.

## KRAJOWA NARADA POMOCNICZYCH SPÓŁDZIELNI PRZEWÓZOWYCH

Pierwsze pomocnicze spółdzielnie przewozowe, zrzeszające przewoźników konnych (t. zw. wozaków), powstały w końcu 1952 roku. W grudniu 1953 r. p. s. p. zrzeszały już około 10 tysięcy wozaków, a w połowie roku bieżącego ilość członków spółdzielni podwoiła się i nadal nieustannie wzrasta.

Ten olbrzymi, można by powiedzieć żywiołowy rozwój spółdzielni pomocniczych w transporcie konnym nie odbył się bez uchybień organizacyjnych i pewnych zasadniczych braków. Do pomocniczych spółdzielni przewozowych przynależało w pierwszym okresie ich powstawania szereg osób, obcych idei spółdzielczości oraz wielu właścicieli gruntu, których zadaniem — zwłaszcza obecnie, w okresie wzmożonego wysiłku rolnictwa — powinna być praca na roli. Nie uniknięto również pewnych błędów i niedopatrzeń w działalności niektórych spółdzielni, wynikających z nienadążania za rozwojem i z braku kontroli.

Porządkując ten odcinek pracy, Centrala Spółdzielni Transportu zorganizowała w czerwcu b. r. dwudniową naradę krajową p. s. p., która po gruntownym i wszechstronnym omówieniu dotychczasowych błędów i braków wytyczyła dalsze linie rozwoju transportu konnego zrzeszonego w spółdzielniach pomocniczych na najbliższe lata, w oparciu o uchwały II Zjazdu Partii oraz wytyczne władz nadzorczych transportu.

W naradzie wzięli udział również przedstawiciele organów wojewódzkich PZPR i SD, reprezentanci PKPG (nacz. Koryzko i nacz. Wojtkowski), Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego (dyr. Romanowski i in.), delegaci ministerstw Budownictwa, jako rzeczownicy głównych usługobiorców i in. Ze strony CST referaty wygłosili: prezes Centrali S. Wojtaszkiewicz, wiceprezes B. Mański oraz pełnomocnik Zarządu CST do spraw p. s. p. E. Pankowski. Spółdzielnie reprezentowali prezesi rad nadzorczych, kierownicy techniczni, główni księgowi oraz sekretarze pop.

Przyjęta przez uczestników narady rezolucja końcowa zobowiązuje poszczególne spółdzielnie m. in. do:

1) przeprowadzenia szerokiej i stałej akcji kulturalno-oświatowej i politycznej dla podniesienia poziomu świadomości społeczno-politycznej członków,

2) uporządkowania gospodarki spółdzielni i podnoszenia jakości świadczonych usług przewozowych,

3) przeprowadzenia — zgodnie z ustalonymi przez naradę a zatwierdzonymi przez władze nadzorcze CST wytycznymi — weryfikacji członków oraz ograniczenia przyjmowania nowych członków,

4) osiągania obniżki cen usług przewozowych drogą prawidłowej organizacji frontu robót, właściwego fakturowania, rzetelnego obmiaru prac itp.

W trosce o obniżkę kosztów własnych spółdzielnie powinny w szczególności:

a) tępić surowo wszelkie objawy nadużyć, łamania dyscypliny pracy i objawy kumoterstwa,

b) dbać o sprawiedliwy i godziwy rozdział zarobków między członkami spółdzielni,

c) przestrzegać dyscypliny finansowej oraz dyscypliny płac i rozliczeń,

d) uaktywnić pracę samorządu spółdzielni, a w szczególności rad nadzorczych.

Uczestnicy narady stwierdzili również konieczność uaktualnienia statutu pomocniczych spółdzielni przewozowych w myśl przyjętych wniosków.

Os.

## KRAJOWA KONFERENCJA W SPRAWIE OSZCZĘDNOŚCI WĘGLA

W Warszawie obradowała II Krajowa Konferencja w sprawie oszczędności węgla, w której uczestniczyło około 600 osób, przodujących palaczy kotłowych i racjonalizatorów z zakładów przemysłowych, maszynistów kolejowych, przedstawicieli instytucji naukowych i badawczych wyższych uczelni. W konferencji wzięli udział m. in. Przewodniczący PKPG — min. Szyr, Wiceprzewodniczący PAN — Prezes NOT, prof. Wierzbicki.

Referat oceniający gospodarkę węglem w przemyśle i kolejnictwie oraz wytyczający zadania w tej dziedzinie wygłosił zastępca przewodniczącego PKPG, min. Lesz, wskazując dotychczasowe osiągnięcia w gospodarowaniu węglem i na konieczność szukania dalszych możliwości oszczędzania w tej dziedzinie.

Nad referatem wywiązała się bardzo ożywiona dyskusja, którą podsumował przewodniczący PKPG min. Szyr.

W toku konferencji 23 przodującym pracownikom w oszczędzaniu węgla, min. Szyr wręczył wysokie odznaczenia państwowe.

## POLSKI „TRÓJCZŁON“

Państwowa Fabryka Wagonów we Wrocławiu wyprodukowała nowy trzywagonowy skład elektryczny zwany „trójczłonem“. Posiada on na przodzie i z tyłu silniki a w środku przeszło 200 wygodnych, siedzących miejsc. Rozwija on szybkość 100 km na godzinę. Już po 50 metrach od chwili ruszenia może mknąć z pełną szybkością. Pa-Fa-Wag wyprodukowała również lokomotywę elektryczną „BoBo“. „Trójczłon“ i „Bo-Bo“ można zobaczyć na Krajowej Wystawie Postępu Technicznego i Wynalazczości we Wrocławiu, która otwarta została we Wrocławiu w sierpniu rb.

## 7 DODATKOWYCH „STARÓW“

W dniu 23 lipca rb. poranna zmiana taśmy montażowej samochodów „Star-20“ w FSC w Starachowicach zmontowała 7 samochodów ponad swe zobowiązanie.

## LINIA AUTOMATYCZNA OBRÓBKİ GŁOWICY SILNIKA SAMOCHODOWEGO „STAR-20“

W Fabryce Samochodów Ciężarowych w Starachowicach zakończono montaż oraz przeprowadzono próby działania linii automatycznej do obróbki głowicy silnika samochodowego „Star-20“. Linia automatyczna, składająca się z 6 obrabiarek wielowrzecionowych, hydraulicznych i elektrycznych urządzeń sterowniczych, dotychczas nieznaną w Polsce, całkowicie zmechanizuje obróbkę mechaniczną głowicy silnika, wykonując 82 operacje oraz wielokrotnie skróci czas tej obróbki.

Pierwsza tego rodzaju linia automatyczna, wykonana przez inżynierów i techników FSC w Starachowicach, jest wzorowana na radzieckiej linii automatycznej, pracującej już w FSC na Żeraniu.

## NOWY DWORZEC AUTOBUSOWY WE WŁOCŁAWKU

Społeczeństwo m. Włocławka z radością powitało przedterminowe otwarcie w dniu 20 lipca rb. nowej stacji autobusowej PKS. Brak dworca autobusowego był jedną z bolączek Włocławka.

Otwarcie dworca na 10 dni przed terminem, to wynik realizacji Czynu Lipcowego brygad budowlanych Przedsiębiorstwa Remontowo-Budowlanego we Włocławku. Budynek dworca jest utrzymany w stylu regionalnym — kujawskim i estetycznie wykończony kolorowymi tynkami z malowidłami.

## PIRACI CZANG-KAI-SZEKA ATAKUJĄ STATEK ANGIELSKI

Według doniesień agencji „Associated Press z Hongkongu, angielski statek handlowy „Hupeh“ zaatakowany został w pobliżu Tajwanu przez dwa czangkajszekowskie okręty wojenne, które po oddaniu kilku strzałów armatnich zmusiły statek do zatrzymania się.

Jeden z pirackich okrętów najechał na angielski statek i silnie go uszkodził.



### NOWY MOTOROWIEC „NOTEĆ”

Z portu Gdynskiego wypłynął w dniu 6 lipca rb. w swoją pierwszą podróż morską nowoczesny motorowiec „Noteć”, statek Polskiej Żeglugi Morskiej.

Motorowiec „Noteć” jest kolejnym statkiem serii drobni-cowców, wybudowanych przez stocznice im. Komuny Paryskiej. Statek przeznaczony jest do przewozu drobni-cy w liniach europejskich. Załoga statku otrzymała wygodne ka-juty oraz dobrze wyposażone urządzenia socjalne i kul-turalne.

### ZALOGA FSC WYKONA PLAN PRZED TERMINEM I ZAOSZCZĘDZI WIELE STALI I ŻELAZA

Podpisana umowa o długookresowym współzawodnictwie między załogą a dyrekcją Fabryki Samochodów Ciężarowych w Lublinie przewiduje m. in. przedterminowe wyko-nanie planów kwartalnych i rocznych, wprowadzenie no-wych metod pracy, dalsze zwiększenie bezpieczeństwa i hi-gieny pracy.

Ponadto załoga wydziału urządzeń postanowiła zaoszczę-dzić do końca bieżącego roku 24 tony żelaza i stali.

### WYDOBYCIE PRZEDWOJENNEGO STAWIACZA MIN

Z głębin Morza Bałtyckiego nurkowie ekipy Polskiego Ratownictwa Okrętowego pod dowództwem kpt. Grosickie-go Norberta wydobyli wrak zatopionego w roku 1939 pol-skiego stawiacza min „Gryf”.

Prace nad wydobyciem zatopionego na głębokości 22 me-trów okrętu trwały 2 i pół miesiąca. Wyróżnili się w nich

nurkowie Lewicki i Olów, bosman Kuźma i st. marynarz Wierszewski.

Przyholowany do pontu gdyńskiego przez statek ratowni-czy „Neptun” wrak „Gryf” o wadze około 1500 ton prze-znaczony został na złom hutniczy. Na wraku jest około 35 ton metali kolorowych oraz urządzenia i przewody, któ-re mogą być jeszcze wykorzystane przy remontach naszych statków. Przystąpiono już do cięcia wraka.

### NOWA WYSOKODAJNA MASZYNA W PRZEMYSŁE STOCZNIOWYM

W dniu 20 lipca rb. w placówce terenowej Urzędzeń Tech-nicznych „Zgoda” w Elblągu zakończono próby turbiny stat-kowej i maszyny głównej. Próby wypadły pomyślnie.

Turbina statkowa jest pierwszą tego typu maszyną wypro-dukowaną przez polski przemysł stoczniowy. Połączona jest ona z maszyną główną statku i pracować będzie na odłotowej parze z cylindrów tej maszyny. Dotychczas para wychodząca z maszyny głównej najczęściej nie była wyko-rzystana. Zastosowanie turbiny jako maszyny pomocniczej do maszyny głównej zapobiegnie marnowaniu się pary, a tym samym poważnie wpłynie na oszczędność paliwa. Ponadto agregat ten przez wmontowanie w urządzenia obie-gów skraplacza pary, pozwoli wykorzystać tę samą wodę do ponownego wytwarzania pary. Złączenie turbiny z maszy-ną główną podniesie również moc maszyny.

Konstruktorami zarówno maszyny głównej jak i turbiny jest zespół naukowców katedry budowy maszyn parowych Politechniki Gdańskiej pod kierownictwem prof. Adolfa Polaka. Części do turbiny wyprodukowały załogi ZU’i „Zgoda”, huty „Baldon” i Zakładów Mechanicznych im. K. Świerczewskiego. Niektóre części turbiny dostarczyła Czechosłowacja.

## Jak pracują nasi transportowcy

### POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

#### KOLEJARZE POZNAŃSCY ODPOWIADAJĄ NA APEL II KRAJOWEJ NARADY W SPRAWIE OSZCZĘDZANIA WĘGLA

Pierwsi w woj. poznańskim apel II Krajowej Narady w sprawie oszczędzania węgla podjęli kolejarze węzła po-znańskiego. Szukając dróg dalszych oszczędności węgla, kolejarze poznańscy na naradzie nie szczędzili stów prawdy poszczególnym służbom, wytykając im niedociągnięcia w pracy. Wskazano m. in. na to, że parowozy nie są odpow-e-dnio wykorzystane. Na skutek złego stylu pracy dyzur-nych ruchu niepotrzebnie tracą one czas pod semaforami. Nasze parowozy — powiedział czołowy maszynista Kos-mowski — robią wiele przejazdów próżnych, a palacze sto-sują jeszcze zbyt mało mułu węglowego. Wzbudzenie nie tylko wśród załóg parowozowych, lecz także wśród wszyst-kich kolejarzy zainteresowania sprawą likwidacji marno-trawstwa węgla jest pilnym zadaniem całego aktywu poli-tyczno-gospodarczego węzła.

Podjęto liczne zobowiązania. M. in. maszyniści i palacze postanowili zwiększyć opiekę nad stanem cieplnym parowo-zów, podnieść tonaż ładunków pociągów oraz zwiększyć wy-korzystanie mułu węglowego. Ponadto kolejarze poznańscy postanowili ulepszyć regularność ruchu pociągów oraz ogra-niczyć do minimum nieproduktywną pracę parowozów.

#### ZALOGA EKSPEDYKCJI KOLEJOWEJ W JAROCINIE REALIZUJE ZOBOWIĄZANIA DŁUGOFALOWE

Podjęte z okazji X-lecia zobowiązania długofalowe, załoga ekspedycji kolejowej w Jarocinie realizuje z wielką am-bicją. Zaplanowane na przykład w czerwcu rb. średnie normy ładunkowe dla drobni-cy wykonano w 170 procentach, a dla przesyłek całowagonowych — w 122 procentach. Wy-konano również plan podwójnej operacji wagonów w 146 procentach, a średni postój pod załadunkiem i wyładunkiem skrócono w stosunku do planu o 17 minut, przyczyniając się w ten sposób wydatnie do wykonania ogólnodyrekcyjnego planu statycznego załadunku wagonów.

Bardzo ważnym czynnikiem, umożliwiającym osiągnięcie takich wyników jest współzawodnictwo międzybranżowe, prowadzone na terenie ekspedycji jarocińskiej. Akcję tę rozpoczęto w końcu 1951 roku, a już obecnie kolejarze ja-rocińscy posiadają umowy w zakresie współzawodnictwa międzybranżowego ze wszystkimi prawie zainteresowanymi miejscowymi firmami.

W wyniku tej współpracy kolejarze jarocińscy używają obecnie o około 10 do 15 procent mniej wagonów niż przed dwoma laty. Realne plany miesięczne pozwalają także na czas zamawiać odpowiednie ilości wagonów. Przetrzy-mywanie wagonów pod załadunkiem i wyładunkiem należy już do przeszłości i stanowi znikomą procent. Na stacjach, le-żących w zasięgu stacji dysponującej Jarocin, średni czas postoju wagonów pod operacjami ładunkowymi stale się zmniejsza. Podczas gdy w roku 1952 wynosił on średnio 5 godzin 6 minut, obecnie w ramach zobowiązań ku uczczeniu X-lecia Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, skrócono go do 4 godzin.

#### JAK WALCZYĆ O OSZCZĘDNOŚĆ WĘGLA METODY STOSOWANE PRZEZ ST. MASZYNISTĘ KAROLA PANKIEWICZA

W chwili obecnej toczy się uporczywa walka o oszczęd-ności we wszystkich dziedzinach naszej gospodarki narodo-wej. Jedną z takich dziedzin jest walka o oszczędność wę-gla. PKP są poważnym konsumentem węgla, to też przede wszystkim maszyniści są zainteresowani metody i wyniki, ja-kie osiągnął w zakresie oszczędzania węgla starszy maszy-nista parowozowni Nysa DOKP Stalinogród, Karol Pankie-wicz. Jest on wzorowym maszynistą i w swej akcji o osz-czędności węgla korzysta z bogatych wzorów i doświadczeń swych kolegów radzieckich, takich jak Papawin, Łunin, Kr-wonos, Korobkow i in. Zmniejszenie zużycia węgla, zda-niem ob. Pankiewicza, zależne jest przede wszystkim od na-leżyttej konserwacji i właściwej obsługi parowozu przez je-go drużynę. Przy opalaniu parowozu należy jak najmniej zużywać węgla grubego, wysokokalorycznego, zastępując go sortymentami drobnymi. Początkowo ob. Pankiewicz miał trudności z osiągnięciem wysokiego natężenia urzą-dzenia ciałowego, polegającym na wbudowaniu do komina dodatkowej wstawki. Urządzenie to dało lepszy przepływ powietrza przez warstwę paliwa i całkowite spalanie gor-szych i drobnych gatunków węgla. Dzięki właściwemu spo-sobowi palenia ob. Pankiewicz doszedł do takich wyników, że opalał prawie wyłącznie swój parowóz mieszanką wę-gla niesortowanego, groszku i mułu węglowego, prowadzi-pociągi pasażerskie na odcinkach do 232 km w jednym kie-runku bez oczyszczenia paleniska. Nigdy przy tym nie miał wypadku by zabrakło pary w parowozie. Uzyskuje on naj-niższy rozchód węgla na 1000 brutto tonokm w swoim zespole parowozów na tych samych odcinkach. W maju rb. na 196 ton węgla, zużył 91 ton miału i tylko 3 tony węgla grubego. Resztę stanowiły inne gatunki drobnego węgla. Uzy-skał przy tym 70 ton oszczędności w stosunku do norm pre-miowych.

Ekonomiczne spalanie gorszych gatunków węgla i mułu węglowego w parowozach, może dać poważne oszczędności materiałowe i finansowe, jeżeli będzie stosowane przez wszystkie drużyny parowozowe.

Ob. Karol Pankiewicz jest członkiem społecznej komisji kontroli gospodarki paliwami stałymi i stara się wśród pozo-stałych drużyn parowozowych propagować akcję oszczędza-nia. Dała ona już poważne wyniki. W czerwcu rb. był on lepsze, niż w maju, tak że na 210 ton węgla zużyto 161 ton mułu węglowego, a tylko 2 i pół tony węgla grubego. Pozostałe 40 ton stanowiły groszki oraz węgiel niesortowa-ny i drobny. Parowozownia Nysa może się poszczycić po-ważnymi wynikami. Dobre wyniki mają załogi parowozu OK 22-43 ze st. maszynistą Janem Markitą i OK 22-32 ze starszym maszynistą Chodymą.

Metody stosowane przez ob. K. Pankiewicza dają widoczne rezultaty i powinny one znaleźć oddźwięk na terenie PKP, gdyż w kolejniwie istnieją jeszcze dalsze, znaczne możli-wości oszczędzania węgla.



## TRANSPORT DROGOWY

### NARADA W EKSPOZYTURZE TOWAROWEJ PKS W WARSZAWIE

W dniu 10 lipca 1954 roku odbyła się w Ekspozyturze Towarowej PKS w Warszawie, Stawki 4 narada poświęcona obniżeniu kosztów własnych w myśl wytycznych II Zjazdu PZPR.

Kier. Ekspozytury ob. Wcisło w wygłoszonym referacie scharakteryzował zadania planowane i ich wykonanie za 5 mies. roku bież., wskazując jednocześnie na braki w pracy zespołowej i możliwości uzyskania rezerw w walce o obniżkę kosztów własnych.

Po referacie — odbyła się dyskusja, w której zabierali głos kierowcy, pracownicy stacji obsługi, oraz pracownicy eksploatacji. Dyskutujący wskazali na istniejące usterki w pracy placówek spedycyjnych, które nieraz pracują tylko przez 8 godzin i dlatego, jeśli kierowca przybędzie w późniejszej porze, to nie może uzyskać ładunku ani nawet informacji, czy nazajutrz będzie miał zapewniony ładunek. Dalej wskazywano na nadmierne godziny nadliczbowe jako źródło przekraczania planowanych kosztów. Usprawnienie organizacji pracy i zastosowanie dwuzmianowej pracy robotników przeładunkowych i częściowo u kierowców przyniosło już rezultaty i zmniejszyło liczbę godzin nadliczbowych.

Troska o stan techniczny posiadanych samochodów i racjonalne ich wykorzystanie z równoczesnym położeniem nacisku na zwiększenie wykorzystania powrotnych przebiegów zapewni wykonanie i przekroczenie planu, a tym samym przyczyni się do obniżki kosztów własnych.

Narada zakończyła się podpisaniem umowy o długookresowym współzawodnictwie pomiędzy kierownictwem Ekspozytury a Radą Zakładową. Umowa ta obejmuje indywidualne i zespołowe zobowiązania pracowników, zmierzające do zwiększenia wydajności i oszczędności materiałowych na poszczególnych stanowiskach pracy, a z drugiej strony, zobowiązania kierownictwa Ekspozytury odnośnie zapewnienia warunków, umożliwiających wykonanie podjętych przez pracowników zobowiązań.

Treść wszystkich zobowiązań indywidualnych i zespołowych znalazła wyraz w zobowiązaniu całej załogi, że plan eksploatacyjny na 1954 rok zostanie wykonany na 12 dn. przed terminem przy równoczesnym osiągnięciu obniżki kosztów własnych w stosunku do NPG o 4,5 procent.

A. L.

### 200 TYS. KM NA SAMOCHODZIE BEZ KAPITAŁNEGO REMONTU

Duży sukces odniósł ostatnio kierowca samochodowy z Zarządu Portu Gdańsk ob. Antoni Możejko. Realizując swoje zobowiązanie podjęte dla uczczenia 10-lecia Polski Ludowej, przejechał na samochodzie osobowym marki „Chevrolet” 200 tys. km bez kapitalnego remontu, przekraczając prawie trzykrotnie normę dla tego typu samochodów. Osiągnięcie to jest rezultatem starannej opieki, jaką ob. Możejko otacza powierzony mu samochód.

Za swą długoletnią ofiarną pracę, ob. Możejko został wyróżniony odznaką „Wzorowego Kierowcy”. Sumienny kierowca postanowił przejechać dalszych 20 tys. km na swoim samochodzie.

### KOBIETA W SŁUŻBIE TRANSPORTU

Ob. Janina Kowalska pracuje już przy kierownicy od blisko czterech lat. Nauczyła się prowadzić wóz na kursach Miejskiego Przedsiębiorstwa Taksówkowego, w którym pracuje do dnia dzisiejszego i jest kierowcą taksówki nr 1347.

Ob. Kowalska cieszy się opinią wytrawnego kierowcy i jest „jedynaczką” wśród warszawskich taksówkarzy. Za swoją rzetelną i sumienną pracę oraz troskę o stan techniczny wozu i za uprzejmość wobec pasażerów, zasługuje na specjalne uznanie. Ze swej pracy jako kierowcy jest bardzo zadowolona i zachęca inne kobiety do pracy w transporcie.

### WYNIKI WSPÓŁZAWODNICTWA PRACY W PKS ZA II KWARTAŁ 1954 R.

Spośród wszystkich Ekspozytur Państw. Kom. Samoch. współzawodniczących o tytuł „wzorowej” w II kwartale br. na podstawie uzyskanych wyników wydajności pracy, obniżenia kosztów własnych oraz postawy społeczno-politycznej załóg, wysunęły się na czoło Ekspozytury:

I-sze miejsce Ekspozytura Jelenia Góra Towarowa, II-gie miejsce Ekspozytura Szczecin Mieszana, III-cie miejsce Ekspozytura Bydgoszcz Mieszana, IV-te miejsce Ekspozytura Wrocław Towarowa, V-te miejsce Ekspozytura Słupsk Mieszana. Ekspozytura Jelenia Góra jako przodująca w Państwowej Komunikacji Samoch. w II kwartale br. zdobyła sztafeta przewodni: Zarządu Głównego Związku Zawodowego Prac. Transp. Drog. i Lotn.

We współzawodnictwie o tytuł najlepszego kierowcy PKS w skali całej PKS za okres II kwartału 1954 r. przyznano: w transporcie towar. I-sze miejsce kierowcy ob. Woroncowi Stanisławowi z Ekspozytury Jelenia Góra Towarowa, który na samochodzie marki Star-20 realizując swoje zobowiązanie przejechał do naprawy głównej 193.000 km (samochód w dalszej eksploatacji), zaoszczędzając w II kw. br. 311 litr benzyny.

W. w. kierowca plan kwartału w tonach wykonał, w 108 proc. a w tonokm w 338 proc., wykonując planowany współczynnik gotowości technicznej w 100 proc.

W transp. osób, I-sze miejsce kierowcy ob. Orfinowi Janowi z Ekspozytury PKS Przemysł, który na autobusie m-ki Fiat w ramach swojego zobowiązania przejechał 202.000 km do naprawy głównej utrzymując współczynnik gotowości technicznej w wysokości 1,0. Kierowca ten plan w osobokm wykonał w 165 proc., zaś plan w osobach w 158 proc.

Na wyróżnienie na podstawie osiągniętych wyników w pracy zasłużyli również kierowcy Gregorzczak Józef z Ekspozytury PKS Radom, który na samochodzie m-ki Fiat towarowy przejechał 227.000 km do naprawy głównej, utrzymując współczynnik gotowości technicznej 0,99, Eksp. Gliwice: kierowcy Paszczyk i Brym, którzy na autobusie m-ki Fiat przejechał do naprawy głównej 272.000 km utrzymując współczynnik gotowości technicznej w wysokości 0,99 oraz kierowca Rosiński Władysław z Ekspozytury Dzierżonów, który na autobusie marki Skoda przejechał 190.750 kilometrów do naprawy głównej i zaoszczędził na przestrzeni II kwartału br. 408 litr. paliwa, oraz ogumienia na sumę 780 zł. Kierowca ten wykonał plan w osobokm. w 114,6 proc. w osobach w 106,6 procent.

Oprócz wyżej wymienionych kierowców około 30 procent kierowców zatrudnionych w Państwowej Komunikacji Samochodowej uzyskało wysokie przebiegi między naprawami przynosząc wielkie oszczędności państwu jak i powiększając dochód narodowy.

KORESP. A. Z.

## PORTY I ŻEGLUGA

### S/S „TOBRUK” WYSZEDŁ Z PORTU W TERMINIE

Po czterech miesiącach ciężkiej podróży s/s „Tobruk” zawinął do Gdyni na krótki pobyt, by następnie znów wyruszyć w 3-miesięczny rejs.

Przed załogą statku i administracją PLO stało zadanie ograniczenia postoju s/s „Tobruk” do niezbędnego minimum, tj. zaledwie do 30 godzin. W wyniku dobrej współpracy Polskich Linii Oceanicznych, Baltony, Zarządu Portu Gdynia, Gdynskiej Stoczni Remontowej, Urzędu Celnego i WOP, pobyt statku skrócono do 29 godzin, mimo szeregu trudności, jakie w takich wypadkach pośpiechu się wyłaniają.

O tempie pracy i o jej rozmiarach świadczy fakt, że samo zaopatrzenie techniczne statku, na przewiezienie którego trzeba było użyć 6 samochodów ciężarowych, zostało przygotowane, odprawione, pokwitowane i złożone w magazynach statkowych w ciągu dwóch godzin. W tym samym czasie z drugiej burty pływający dźwig ładował ciężką winde, którą załoga zmontuje już podczas rejsu. Terminowa odprawa statku stała się możliwa dzięki sprawnemu, dobrze zorganizowanej pracy administracji. Przede wszystkim jednak jest ona zasługą załogi s/s „Tobruk”, która wykazała się wysokim zdyscyplinowaniem i zrozumieniem wagi powierzonych jej zadań.

### ZAŁOGA S/S „PUŁASKI” SZYBCIEJ PLYWA PO MORZACH

Jeszcze przed wyruszeniem s/s „Pułaski” w kolejny rejs kierownictwo statku, na wniosek kpt. Godeckiego, przedstawiło Inspektoratowi Technicznemu PLO propozycję zwiększenia szybkości statku o ok. 10 procent. Według obliczeń kierownictwa zwiększenie szybkości pociągnęłoby za sobą wzrost zużycia paliwa o 15 procent. Wydawało się więc, że projekt upadnie. Jednak starszy mechanik Solak po powrotnym przedyskutowaniu zagadnienia z załogą maszynową, mimo wszystko postanowił wypróbować projekt w praktyce, stwierdzono bowiem, iż moc turbiny głównej i zespołów pomocniczych nie była dotychczas wykorzystana całkowicie. Załoga maszynowa i pokładowa zabrały się bardzo energicznie do pracy i w rezultacie po dokonaniu prób na przeszedł 10.000-milowej trasie i odpowiedniej regulacji zespołów mechanicznych, osiągnięto przy zwiększeniu paliwa o 10,5 procent, wzrostu szybkości o 13,5 procent. Na specjalne wyróżnienie zasłużyli: III mechanik Dusiński oraz palacze Moczyński, Dziemba i Pieczuro.

Przez zwiększenie szybkości osiągnięto skrócenie przeletów pomiędzy portami. Długość bowiem przebytej drogi w ciągu 24 godzin została zwiększona o około 40 mil. Załoga s/s „Pułaski” realizuje w ten sposób wskazania II Zjazdu Partii i na równi z przodującymi zakładami pracy w kraju walczy o szybsze podniesienie stopy życiowej polskich mas pracujących.

### PRZYJĘCIE DLA MARYNARZY STATKU „PRACA”

Dyrekcja i Rada Zakładowa Polskich Linii Oceanicznych wydały w Domu Marynarza w Gdyni przyjęcie dla marynarzy statku „Praca”, którzy powrócili do kraju z Tajwanu, gdzie więzieni byli ponad 9 miesięcy.

Na przyjęcie obecni byli: Minister Żeglugi Mieczysław Popiel, przedstawiciele Komitetu Centralnego PZPR i Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Gdańsku, Wojewódzkiej Rady Narodowej a także delegacje marynarzy polskich statków oceanicznych i członkowie rodzin marynarzy statku „Praca”.

Do zabranych w serdecznych słowach przemówił min. Popiel: „Nie dajcie się złamać imperialistycznym najmitom, nie sprzeniewierzcie się Ojczyźnie. O Wasz powrót stał się usilnie Rząd PRL, walczył naród, walczyli postępowi ludzie na świecie, walczył Wasz kolektyw. Walka ta



uwieczniona została zwycięstwem. Znow jesteśmy wśród nas, w gronie rodzin, cieszyć się wolnością". Kończąc swe przemówienie min. Popiel życzył marynarzom statku „Praca” odpoczynku, powrotu do sił, by znów przez wiele lat mogli płynąć pod ludową banderą.

W imieniu marynarzy statku „Praca” podziękował w serdecznych słowach partii i rządowi za usilne starania o ich powrót i za troskliwą opiekę nad rodzinami, oficer Lewandowski. Opowiedział on również o walce całego kolektywu przeciwko prześladowcom, inspirowanym przez imperialistów amerykańskich. Przyjęcie upłynęło w serdecznej atmosferze.

\* \* \*

Członkowie załogi statku „Praca”, którzy powrócili z niewoli czangkajszekowskiej odznaczeni zostali z okazji 10-lecia Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej za ich bohaterką postawę wobec wrogów naszej Ojczyzny wysokimi odznaczeniami państwowymi. Order „Sztandaru Pracy” II klasy otrzymali: Adam Lewandowski, Edward Sworczak, Bolesław Świerczak, Bronisław Wijałkowski; Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski odznaczeni zostali: Leopold Celujka i Zbigniew Wiecek; Krzyż Kawalerski Odrodzenia Polski otrzymał Leonard Wilczyński.

### ODZNACZENIA ZA SŁUŻBĘ DLA POLSKIEGO MORZA

Za pracę zawodową i polityczno-społeczną w dziedzinie rozwoju i umocnienia naszej gospodarki morskiej odznaczni zostali: Srebrnym Krzyżem Zasługi: Stanisław Czyżak, Zbigniew Poniecki, Tadeusz Skolimowski, Jan Kowalski i Mieczysław Marciniak. Brązowym Krzyżem Zasługi odznaczeni zostali: Marcin Skoczek, Władysław Gren i Kazimierz Sieradzki. Odznakę Racionalizatora Produkcji otrzymali: Wiktor Trojanowski i Michał Damrań, a odznakę Zasłużonego Przdownika Pracy nadano ob. Józefowi Grenowi.

### BRAWO ZMP-OWCY Z M/S „GDAŃSK”

ZMP-owcy z m/s „Gdańsk” podczas postoju w Colombo oczyścili z dużym wysiłkiem dno i burt statku z wodorostów. Dotychczas wszystkie inne statki udawały się w takich sytuacjach na dok zagranicę, ale ZMP-owcy z „Gdańska” postanowili zaoszczędzić dowóz dla kraju. Ponadto skrócili oni podróż do kraju o 4 i pół dnia.

## CO CZYTAĆ

### BUDOWNICTWO SAMOCHODOWE

Niewiele dotychczas pisano o zagadnieniu budownictwa samochodowego, a jeśli pisano na ten temat, to przeważnie w czasopiśmie transportowych, czy samochodowych, co nie przynosiło większego efektu z tej prostej przyczyny, że czasopisma te nie docierają do fachowców, którzy projektują i wykonują budowy.

A z budownictwem samochodowym nie jest u nas najlepiej. Powstają nowe miasta, nowe dzielnice, nowe bloki mieszkalne, nowe ulice, przewiduje się w tych obiektach budowę kin, pralni, żłobków i wszelkich innych urządzeń, a zapomina się o garażach, o stacjach obsługi, o parkingach. Popelniono już wiele błędów tego typu w Warszawie i w innych miastach. Efektem tego jest z jednej strony utrudnienie eksploatacji pojazdów, a z drugiej strata na paliwie przez nieproduktywne przejazdy tzw. zerowe (od dalekich miejsc garażowania do miejsc pracy).

Dlatego też nad zagadnieniem budownictwa garażowego nie można przejść do porządku dziennego i zagadnienie to powinno być wszechstronnie omówione i opracowane, a jednocześnie trzeba, aby ci, którzy projektują wszelkie budownictwo pamiętali, że w Polsce istnieją samochody, gest ich coraz więcej i że istnienie ich wymaga odpowiedniego uwzględnienia we wszystkich planach budowlanych.

Pierwszym poważniejszym opracowaniem na temat budownictwa garażowego jest wydany przez Państwowe Wydawnictwo Naukowe, na zlecenie Instytutu Urbanistyki i Architektury skrypt przeznaczony dla szkół wyższych w ramach wydawanych materiałów do projektowania pt. „Budownictwo Samochodowe”, opracowany przez mgr. arch. Juliusza Dumnickiego.

Zaletą tego skryptu (skrypt zresztą jest wydany drukiem w formie książki o nakładzie 2000 egzemplarzy) jest przede wszystkim to, że podchodzi do zagadnienia od strony transportu samochodowego, wyciągając stąd wnioski, będące wytycznymi do projektowania architektonicznego oraz lokalizacji i przeznaczony jest przede wszystkim dla architektów-projektantów.

Praca więc wymieniona powinna trafić do właściwych ludzi, a mianowicie do inżynierów opracowujących projekty i budujących osiedla, zakłady przemysłowe i inne obiekty.

Ujęcie pracy omawianej jest oryginalne i w literaturze fachowej raczej nowe. Nowość polega na tym, że i część pracy nie dotyczy bezpośrednio jej tematu, zajmując się zagadnieniami ogólnotransportowymi i podając podstawowe wiadomości z zakresu transportu samochodowego. W pierwszej części znajdujemy skrót historii samochodu, podający rozwój wynalazczości w tym zakresie, następnie

krótkie omówienie rozwoju motoryzacji w Polsce do 1939 r. w nawiązaniu do rozwoju motoryzacji na całym świecie. Poza tym część ta zawiera charakterystykę transportu samochodowego z punktu widzenia ekonomicznego i omówienie cech ekonomiczno-technicznych taboru samochodowego.

Można by postawić autorowi zarzut, że wiadomości zawarte w części I nie są potrzebne do projektowania budowl samochodowych i są to wiadomości niepotrzebnie obciążające całą pracę. Wydaje się nam jednak, że słusznie podano te wiadomości i stanowią one dla architekta-projektanta wprowadzenie do działu gospodarki, dla której będzie wykonywał swoje projekty. Wprowadzenie to daje odpowiedź budowniczemu na pytanie, po co i dlaczego ma on projektować i budować, gdy natomiast następne części skryptu odpowiadają na pytanie jak ma to robić.

Niezależnie od tych dobrych stron, jakie stanowi część I omawianej pracy, zawiera ona wiele ciekawych informacji zebranych z obszernej literatury, którą autor się posługiwał, informacji mało znanych nie tylko architektom, ale i transportowcom.

Np. inż. Dumnicki podaje porównanie ilości pojazdów na 1000 mieszkańców w niektórych dużych miastach Europy i USA, podaje wiele ciekawych wiadomości o taksówkach, popartych danymi statystycznymi, podaje ciekawe zestawienia określeń używanych w transporcie samochodowym wraz z definicjami używanymi przez różnych autorów.

To ostatnie jest podane w części II pracy, która zawiera poza tym założenia ogólne dla budownictwa samochodowego. W części tej znajdujemy wyliczanie budynków i urządzeń, których dotyczy praca, są to: 1) place postojowe i parkingi samochodowe; 2) wszelkie typy pomieszczeń i urządzeń do przechowywania samochodów (garaże i miejsca przechowywania); 3) stacje paliwowe (zaopatrzenia, benzynowe); 4) stacje obsługi i warsztaty naprawcze samochodów; 5) wszelkie budynki i urządzenia, będące kombinacją mi punktów 1-4, jak np. zajezdnie.

W części II następnie są omówione założenia szczegółowe. Założenia te zawierają tzw. „tezę motoryzacyjną”, pod którą autor rozumie analizę nasycenia miast i terenów wielkich środkami transportowymi. Analiza ta jest przeprowadzona bardzo ciekawie, w oparciu o bogaty materiał statystyczny i bogatą literaturę obcą, poza tym w założeniach szczegółowych znajdujemy definicje i charakterystyki budynków samochodowych w wymienionych, lecz nieco inaczej ujętych systematyzowanych. W dalszym ciągu części II są omówione wytyczne dla lokalizacji budynków samochodowych.

Część III zawiera ogólną charakterystykę procesów technologicznych w garażach, zajezdniach i stacjach obsługi samochodów oraz wytyczne projektowania architektonicznego budynków i urządzeń samochodowych.

Na końcu skryptu jest podane zestawienie wskaźników orientacyjnych powierzchni i kubatury budynków samochodowych.

Jak wspomnieliśmy na początku niniejszej recenzji, praca jest przeznaczona dla architektów-projektantów i niewątpliwie będzie dla nich dużą pomocą w pracy, jednakże wydaje się, że omawiana praca zainteresuje również wielu pracowników transportu samochodowego. Za największą zaletę pracy trzeba uznać fakt, że zagadnienie istotne dla transportu samochodowego, o czym mówiliśmy poprzednio, zostało wreszcie opracowane, mamy nadzieję, że nie jest to ostatnie opracowanie w tym zakresie, lecz pierwsze, które zapoczątkuje szereg prac publikacyjnych i książkowych, omawiających problemy budownictwa samochodowego.

Na zakończenie informujemy czytelników, że omówiona książka kosztuje zł 10.50 i objętość jej wynosi 185 stron.

Recenzję opisał A. ROSTOCKI

## ODPOWIEDZI REDAKCJI

FUNDUSZ WCZASÓW PRACOWNICZYCH CRZZ — BAZA TRANSPORTU — JELEŃA GÓRA. Urząd Patentowy Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej mieści się w Warszawie przy Al. Niepodległości nr 188. Opisy udoskonalen wydaje we własnym zakresie Urząd Patentowy. Chcąc otrzymywać periodycznie omawiane opisy, należy zwrócić się bezpośrednio do Urzędu Patentowego PRL.

W dniu 4-tym sierpnia 1954 r. zmarł

## ZYGMUNT KLECHNIEWSKI

Doktor praw

długoletni zasłużony pracownik transportu, b. członek Komisji Programowej miesięcznika „Transport”, autor licznych artykułów zamieszczanych na łamach naszego miesięcznika.

W zmarłym transport nasz stracił wybitnego fachowca.

Cześć Jego pamięci  
REDAKCJA „TRANSPORT”



# Wystawa wynalazczości i postępu technicznego we Wrocławiu

W dniu 8 sierpnia na terenach wystawowych we Wrocławiu otwarta została wielka Krajowa Wystawa Wynalazczości i Postępu Technicznego, będąca podsumowaniem naszego 10-letniego dorobku w tych dziedzinach. W uroczystości otwarcia wystawy wzięli udział: wiceprezes Rady Ministrów — Stanisław Łopot, przewodniczący PKPG — Eugeniusz Szyr, zastępca przewodniczącego PKPG — inż. M. Lesz, sekretarz CRZZ — Firganek, sekretarz KW PZPR we Wrocławiu — Kowarz. W uroczystościach związanych z otwarciem wystawy wzięły również udział specjalnie przybyłe na wystawę delegacje, złożone z przedstawicieli świata technicznego z Czechosłowacji, Bułgarii, Węgier i NRD. Wystawa zgromadziła około 5000 eksponatów, które dowodzą jak wielkiego kroku naprzód dokonała polska technika i jak wielkie mamy osiągnięcia w naszej produkcji.

Wśród eksponatów wystawowych bogato reprezentowane są osiągnięcia naszego przemysłu w zakresie sprzętu transportowego.

Przemysł, który powstał w ciągu dziesięciolecia, to przemysł motoryzacyjny i dlatego też na wystawie oglądamy dobrze nam już znane „Stary“, „Lubliny“, „Warszawy“, „SHL’ki“, „Ursusy“. Przeglądając dorobek naszego przemysłu motoryzacyjnego, widzimy jak wiele już zdziałaliśmy w tym zakresie. Szereg odmian „Staru“ to dowód, że wachlarz typów produkowanych na bazie jednego typu podwozia samochodowego rozszerza się i dzięki temu będziemy mogli coraz lepiej zaspakajać wszelkie potrzeby transportowe.

Przemysłem, który powstał u nas również w ciągu ostatniego dziesięciolecia, jest przemysł stoczniowy, bogato reprezentowany na wystawie. Wśród eksponatów znajdujemy szereg modeli okrętów budowanych w stocznich Gdańska, Gdyni i Szczecina. Pokazane są tam modele trampów o tonażu 5 tys. ton. Z zakresu przemysłu stoczniowego zainteresowanie budzi model przedstawiający jak wygląda tzw. wodowanie boczne, które zastosowali pod kierunkiem inżyniera Kamińskiego stocznicy Gdyni przy swych nowych motorcach.

Wśród wielu naszych prototypów znajdujących się na wystawie na specjalną uwagę zasługują prototypy nowego sprzętu kolejowego, a mianowicie trójczłonu elektrycznego, tzn. pociągu przeznaczonego dla trakcji elektrycznej, czteroosiowych wagonów samowyladowczych, lokomotywy elektrycznej przeznaczonej dla obsługi szybkobieżnej trakcji kolejowej.

Wśród prototypów znajdują się również: autobus z samonośną karoserią (wregowy), węglowiec B 32 — 32300 TWD z maszyną parową główną krajowej produkcji, nowoczesny ciągnik „Ursus“ z benzynowym rozruchem i miękkim siedzeniem dla kierowcy, ciągnik gasienicowy typu KD-35, ciągnik roztrząsacz obornika, ciągnik wrywacz lnu, motocykl o litrażu 350 m<sup>3</sup> „Junak“ z resorowanym przednim i tylnym kołem, motocykl o litrażu 125 m<sup>3</sup> z teleskopowym przodem i resorowym tyłem, turbina parowa dla okrętów, windy okrętowe, żurawie, transportery itd.

Trudno wyliczyć wszystkie eksponaty zebrane na wystawie. Podaliśmy tylko ważniejsze pozycje, a przecież znajdujemy na wystawie olbrzymią ilość drobnych usprawnień, które mają jednak doniosłe znaczenie dla naszej gospodarki.

Transport powiązany jest ze wszystkimi dziedzinami gospodarki i dlatego też wiele usprawnień i wiele no-

wych maszyn pokazanych na wystawie ma ścisły związek z transportem. Transportowcy powinni jak najliczniej zwiedzać wystawę i zapoznawać się z osiągnięciami dziesięciolecia w zakresie postępu technicznego w naszym kraju. Wystawa bowiem jest ściśle związana z ich pracą.

Przewodniczący PKPG E. Szyr w swym przemówieniu podczas otwarcia wystawy powiedział m. in.

Wystawa, którą dziś otwieramy, obrazuje ogromny dorobek techniki i masowej wynalazczości pracowników w Polsce Ludowej. Minęło 10 lat od proklamowania historycznego Manifestu PKWN, 9 lat od zakończenia wojny, 6 lat od I Zjazdu PZPR, na którym nakreślone zostały wstępne wytyczne planu 6-letniego — planu budowy podstaw socjalizmu w naszym kraju.

Rewolucja techniczna zapowiedziana przez I Zjazd PZPR ogarnęła w ciągu kilku zaledwie lat, choć w nierównym tempie i stopniu, wszystkie dziedziny gospodarki narodowej. Zgodnie z uchwałami II Zjazdu PZPR, wkracza ona obecnie na teren rolnictwa potężnym potokiem ciągników, maszyn uprawowych, siewnych, żniwnych, młócących, maszyn i urządzeń do mechanizacji prac hodowlanych.

W poważnym stopniu stworzony został fundament materialno-techniczny budowy socjalizmu, rozwoju socjalistycznych form gospodarki w rolnictwie, szybszego podnoszenia stopy życiowej i poziomu kultury mas pracujących. W oparciu o wszechstronną pomoc Związku Radzieckiego, pokonując poważne trudności, osiągnęliśmy zasadnicze przemiany w strukturze społecznej i gospodarczej, poziomie sił wytwórczych, geografii gospodarczej kraju.

Wystawa stanowi piękną ilustrację tych przemian, dzięki którym rolniczo-przemysłowa Polska, jeden z najbardziej zacofanych krajów Europy, półkolonia polityczna i gospodarcza imperializmu — stała się w ciągu niezwykle krótkiego okresu krajem przemysłowym, piątym w Europie po Związku Radzieckim, Anglii, Niemczech zachodnich i Francji.

Trudno w obliczu nagromadzonych tu na wystawie 5000 eksponatów, stanowiących oczywisty dowód osiągnięć naszej produkcji, poziomu aktywności twórczej mas pracujących, pracowników nauki i inteligencji technicznej, uzmysłowić sobie, że jeszcze stosunkowo nie tak dawno słowo „Polska“ oznaczało zacofanie techniczne, wielomilionowe bezrobocie na wsi i w mieście, nadprodukcję inteligencji, wstępną faszystowskich kapitalistów, obszarników i generałów. Była to Polska kapitalistyczna, w której jednak działały potężne siły społeczne z klasą robotniczą na czele, zbrojne w bogate doświadczenia walk wyzwoleniczych i rewolucyjnych.

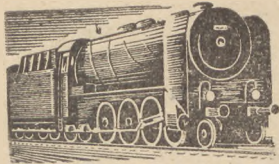
Dziesiątki lat agenci pozostający w służbie klas posiadających głosili, że klasa robotnicza i chłopci pracujący nie potrafią rządzić i tym między innymi uzasadniali krwawy reżim burżuazyjnej dyktatury.

Jakże potężną siłą przekonywania, obok wspaniałych osiągnięć budującego komunizm Związku Radzieckiego, mają dziś wyniki produkcyjne i techniczne, rozwój nauki i kultury w krajach demokracji ludowej, w wyzwolonych, ogromnych Chinach.

Wystawa ma więc potężną wymowę świadectwa nieśpożytych zdolności, talentów, energii, umiejętności organizacyjnych mas pracujących i ich kierownika — partii, świadectwa dynamiki rozwoju sił wytwórczych na podstawie najwyższej techniki socjalizmu.

**NIECH ŻYJE I KRZEPNIE  
PRZYJAŹŃ POLSKO — RADZIECKA!**





naszego kolejnictwa w zakresie odbudowy zniszczonych wojennych i rozbudowy transportu kolejowego w ramach planu 6-letniego. Zwrócono również uwagę na niedociągnięcia, jakie mają miejsce w pracy kolei na konieczność usunięcia tych niedociągnięć przez wzmocnienie walki o wykonanie planu transportu kolejowego na każdym jego odcinku.

W tymże numerze „Przeglądu Kolejowego” znajdujemy obszernie streszczenie referatu, wygłoszonego na VII Zjeździe Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji, opracowane przez mgr Witolda Dowiattę. Referat ten omawia osiągnięcia poszczególnych pionów komunikacyjnych w okresie pierwszego dziesięciolecia Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, cele i zadania Stowarzyszenia na tle uchwał II Zjazdu PZPR oraz wytyczne dla prac poszczególnych pionów branżowych Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji. Bardzo istotne zagadnienie, a mianowicie problem kosztów własnych na PKP, omawiają P. Gosiewski i K. Ratajczyk w artykule pt. „O obniżkę kosztów własnych PKP”, zamieszczonym w dalszej części wspomnianego numeru „Przeglądu Kolejowego”.

Autorzy omawiają zasadnicze kierunki i możliwości uzyskania oszczędności w gospodarce eksploatacyjnej PKP, wskazując jednocześnie na te odcinki pracy poszczególnych DOKP w I kwartale br., gdzie praca ta wykazywała wyraźne braki i niedociągnięcia.

Z dalszych artykułów, opublikowanych w omawianym numerze „Przeglądu Kolejowego”, polecamy naszym czytelnikom artykuły: J. Grzegdałi pt.: „Rozliczenie wpływów z przewozu towarów na kolejach czechosłowackich”, M. Zobołowicza pt. „Kierunkowe planowanie przewozów” i K. Pasternaka pt. „Koleje na Korei”.

Poza tym w tymże numerze zamieszczony jest obszerny fragment przemówienia L. M. Kaganowicza na sesji Rady Najwyższej ZSRR na temat transportu. Fragment ten opublikowaliśmy również na łamach „Transportu”.



Numer lipcowy (7-my) miesięcznika „Motoryzacja” na pierwszym miejscu zamieszcza artykuł redakcyjny podsumowujący osiągnięcia naszego transportu samochodowego na przestrzeni dziesięciolecia Polski Ludowej. W artykule

tym znajdujemy ujęte w syntetycznej formie podsumowanie całego naszego dorobku motoryzacyjnego, tak od strony produkcji pojazdów, jak również od strony organizacji transportu samochodowego i przewozów. Artykuł zawiera wiele ciekawych danych i powinien z nim zapoznać się każdy pracownik transportu samochodowego.

W tymże numerze „Motoryzacji” wśród wielu artykułów ściśle technicznych znajdujemy jeszcze dwa omówienia, które mogą zainteresować naszych czytelników. Pierwsze z nich to „Ekonomiczne uzasadnienie wykorzystania pustych przebiegów”, artykuł napisany przez I. Cieplaka i W. Węgiełka, zawierający szczegółową analizę ekonomicznych korzyści, jakie przynosi wykorzystanie przebiegów powrotnych. Autorzy na

bazie przykładów i wyliczeń cyfrowych dochodzą do końcowego wniosku, że nawet przy niewielkiej odległości przebiegu można osiągnąć znaczne korzyści przy odpowiednio zorganizowanej akcji wykorzystania pustych przebiegów i dlatego też apelują o rozszerzenie już prowadzonej przez PKS akcji i rozszerzenie jej w jak największym zakresie. Artykuł drugi, o którym wspomnieliśmy, to dyskusyjne postawienie problemu „Czy sieć stacji benzynowych w Polsce jest wystarczająca”. Artykuł ten napisany przez mgr Piotra Lipkę cechuje troska o odpowiednie wykorzystanie urządzeń dystrybucyjnych przy wystarczającym zabezpieczeniu potrzeb transportu samochodowego w zakresie paliwa. Warto, aby w dyskusji na ten temat zabrali głos pracownicy transportu i postawili swoje postulaty, co do właściwego rozplanowania sieci stacji paliwowych na terenie Polski.



Numer lipcowy miesięcznika „Technika i Gospodarka Morska” otwiera artykuł prof. dr Ignacego Tarskiego pt. „Dziesięciolecie transportu morskiego w Polsce Ludowej”. Autor m. in. naświetla zagadnienie walki klasowej w transporcie morskim, rozwój żeglugi morskiej w okresie

dziesięciolecia, dziesięciolecie naszych portów morskich, troskę o człowieka pracy w transporcie morskim. Dwa następne artykuły również poświęcone są X-leciu PRL, a mianowicie mgr inż. Wojciech Orszulak pisze na temat „Rozwój i osiągnięcia budownictwa okrętowego w Polsce Ludowej”, a prof. dr Józef Kulikowski — na temat „Rybołówstwo morskie w bilansie dziesięciolecia”.

Należy również zwrócić uwagę naszych czytelników na dwa dalsze opracowania, zamieszczone w tymże numerze „Techniki i Gospodarki Morskiej” z zakresu organizacji pracy floty i portów. Mgr Edwin Zagórski w artykule pt. „Zadania transportu morskiego w świetle uchwał II Zjazdu PZPR” stawia następujące problemy: Zadania transportu morskiego wynikające z kierunku rozwoju naszej gospodarki narodowej w latach 1954—55, wzrost masy przewozowej i zmiana kierunków przewozów. Podniesienie jakościowych wskaźników pracy w transporcie morskim, jako warunek realizacji postawionych zadań. Konieczność zdecydowanej walki o zwiększenie zdolności przewozowej floty, o pełne wprowadzenie zasady rozrachunku gospodarczego oraz walki o socjalistyczną organizację i dyscyplinę pracy.

W artykule dr Mieczysława Piekarskiego pt. „Obsługa prawna przeładunku portowego” autor porusza następujące zagadnienia: Charakterystyka prawna przeładunku portowego. Brak dokładnego unormowania obsługi prawnej przeładunku, szczególnie w prawie kapitalistycznym. Zagadnienie odpowiedzialności za ładunek przy przeładunku; pierwsze próby uregulowania tego stanu rzeczy w portach polskich.

\* \* \*

W numerze lipcowym „Gospodarki Planowej”, poświęconym X-leciu Polski Ludowej, ukazał się artykuł Stanisława Mrocza, dyrektora Dep. Komunikacji i Łączności PKPG, pt. „Dotychczasowe osiągnięcia i aktualne zadania transportu”. Autor w sposób syntetyczny dokonał podsumowania naszych osiągnięć w transporcie w zakresie przewozu ładunków i osób, wzrostu naszej bazy materiałowo-technicznej, uzyskania wydajnej poprawy wskaźników techniczno-ekonomicznych itp. Na tle naszych dotychczasowych osiągnięć w transporcie autor wskazuje na te wszystkie aktualne zadania, które stoją przed transportem, by podnieść jego zdolności przewozowe, zapewniające tym samym obsłużenie przez transport wszystkich dziedzin gospodarki narodowej.

