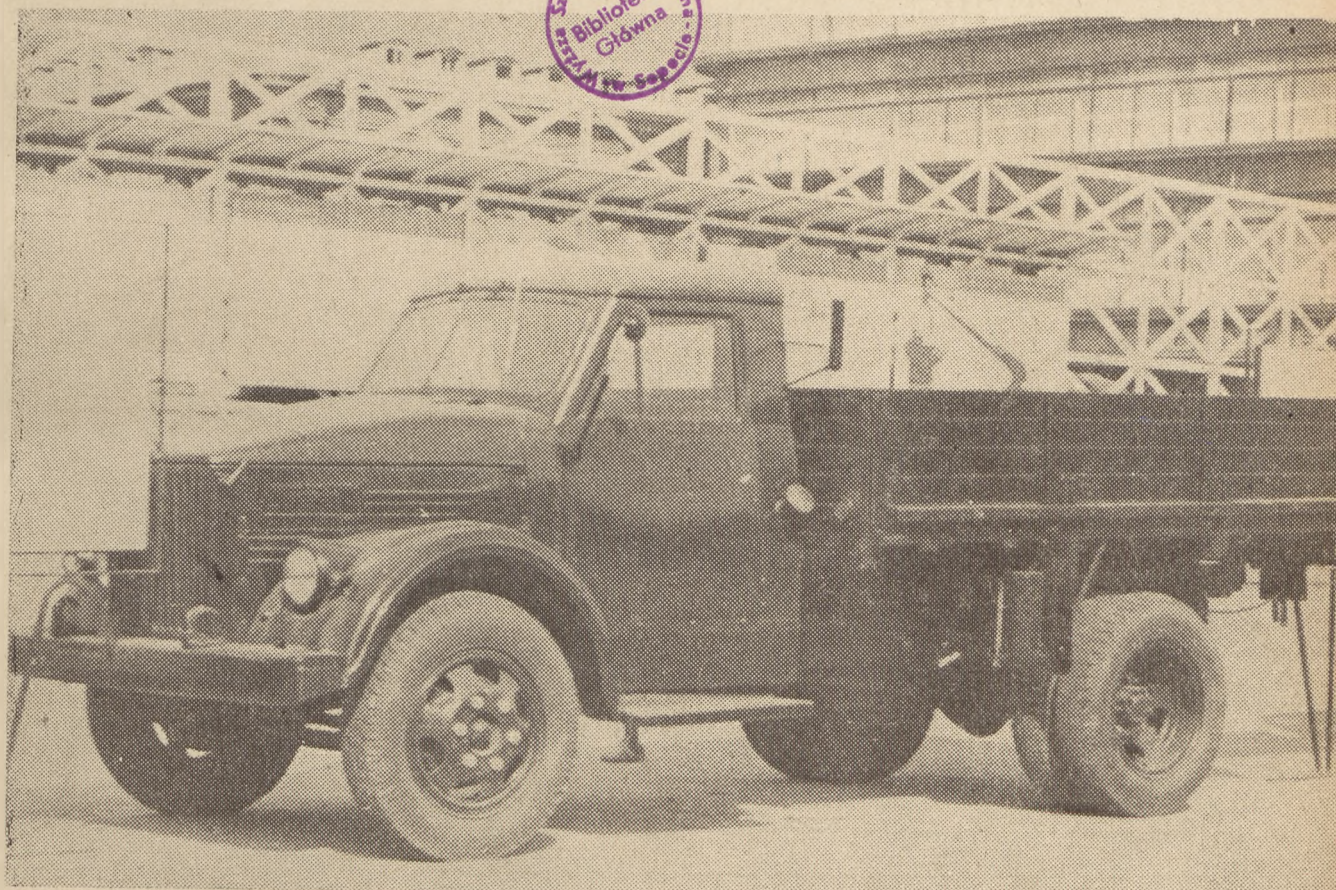


TRANSPORT

**MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY
EKONOMICIE TRANSPORTU**



ROK VI WARSZAWA PAŹDZIERNIK 1954

Nr 10

— Wzmóc walkę o obniżkę kosztów transportu	239
W. MŁODECKI — Koordynacja transportu kolejowego i samochodowego (II) — artykuł dyskusyjny	232
A. DERIBAS (ZSRR) — Ogólnogospodarcze znaczenie przyspieszenia dostawy ładunków	294
M. MADEYSKI — Organizacja samochodowych linii towarowych (artykuł dyskusyjny)	298
K. KACPERSKI — Samochody samowyladowcze dla budów piątej pięciolatki	293
J. MONDAŁSKI — W sprawie umowy planowej między maklerem i spedytorem (artykuł dyskusyjny)	301
J. MARKIEWICZ — Rozwój żeglugi w okresie dziesięciolecia	304

TRANSPORTOWCY PISZA

E. TOBIJAŃSKI — Wzmóc walkę o marszrutyzację pociągów	305
L. KUROWSKI — Przewóz cementu luzem	306
JAN ENDER — Czy nowa sprawozdawczość usprawnia pracę transportu	307
W. WĘGIELEK — Przejmowanie przewozów od kolei	309

DZIAŁ INFORMACYJNY

A. L. — Premiowanie i wynagradzanie za pomoc udzieloną przy opracowaniu projektów racjonalizatorskich	309
J. B. — Tablice informacyjne o stacjach obsługi TOS	310
J. B. — Przejęcie zadań transportu kolejowego przez transport samochodowy	310
J. B. — Uzupełnienia przepisów regulujących używanie ciężarowych pojazdów samochodowych w transporcie między osiedlami	310
J. B. — Samochody służbowe w akcji łączności miasta ze wsią	310
K. K. — Pozwolenie na przywóz z zagranicy sprzętu motoryzacyjnego	311
J. B. — Nadzór Ministra TDiL nad działalnością LPŻ w zakresie lotnictwa	311
K. K. — Utworzenie rejonów dróg wodnych	311
TARYFY I ZARZĄDZENIA	311
INFORMACJE WYDAWNICTW KOMUNIKACYJNYCH	312

NOTATKI

B. S. — Niektóre wyniki nawigacji radzieckiej	312
Z. Z. — Samochód „IFA-F9“	313

KRONIKA

— Inauguracja Miesiąca Pogłębiania Przyjaźni Polsko - Radzieckiej	313
— Brutalna napaść policji brytyjskiej na polski statek „Jarosław Dąbrowski“	314
— Piracka napaść samolotów amerykańskich na dwa polskie statki handlowe	314
— „Dzień Kolejarza“	314
W. K. — Sprzęt transportowy na Wystawie Wrocławskiej	316
— JAK PRACUJĄ NASI TRANSPORTOWCY	318

CO CZYTAĆ

A. ROSTOCKI — Zasady eksploatacji w transporcie samochodowym (recenzja)	320
---	-----

HIGIENA I BEZPIECZEŃSTWO PRACY W TRANSPORCIE

(III str. okł.)

Z PRASY FACHOWEJ

(IV str. okł.)

Z d j ę c i e na pierwszej stronie okładki przedstawia jeden z eksponatów na Wystawie Wrocławskiej. Jest to „Lublin FSC-51“, produkowany na bazie licencji radzieckiego samochodu GAZ-51“ (patrz art. na str. 316).

Z d j ę c i a na stronie 289 przedstawiają przodowników pracy w transporcie drogowym: z lewej strony Bronisław Skoczylas, zasłużony przodownik pracy i Wzorowy Kierowca II stopnia. Zobowiązał się na autobusie „Skoda“ przejechać bez naprawy głównej 160.000 km, oszczędzając po 100 litrów paliwa miesięcznie i ogumienie — 20.000 oponokm. Plan w osobokm. ob. Skoczylas zobowiązał się wykonać w 120%. Jeździ bez awarii. Z prawej strony — Teodor Bakanowski, Wzorowy Kierowca II stopnia. Podjął zobowiązanie przejechania na autobusie „Skoda“ 140.000 km. Oszczędza 150 litrów paliwa miesięcznie i na ogumieniu — 20.000 oponokm. ponad normę. Jeździ bez awarii.

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

Redaguje Komitet Redakcyjny

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

Sekretariat Redakcji czynny codziennie: tel. tel. 8-02-11 wewn. 785. 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. 1790. 6.IX.54 r.

5-B-14375



TRANSPORT

MIESIĘCZNIK



Rok VI

Warszawa, październik 1954 r.

Nr 10

Cz. GIERALTOWSKI (Warszawa)

Wzmóc walkę o obniżkę kosztów transportu

II Zjazd PZPR postawił zadanie wydatnego wzrostu stopy życiowej mas pracujących. Możliwość realizacji tego wielkiego zadania pozostaje w ścisłej zależności od pogłębienia systemu oszczędnościowego w całej gospodarce narodowej, od poważnego obniżenia kosztów własnych produkcji. Od rozmiaru oszczędności w administracji państwowej i gospodarczej, od obniżki kosztów własnych produkcji w przemyśle, w budownictwie, w transporcie, w obrocie towarowym zależy wzrost akumulacji socjalistycznej. Im szybciej będzie wzrastała akumulacja socjalistyczna, tym szybciej państwo będzie mogło realizować postawione zadanie wzrostu stopy życiowej, obniżając ceny na artykuły i usługi dla ludności, wzmagając budownictwo mieszkaniowe, rozszerzając sieć urządzeń kulturalno-socjalnych.

Realizacja zamierzeń oszczędnościowych winna być poważnym źródłem wzrostu stopy życiowej mas pracujących. Dlatego walka o wzrost stopy życiowej ludności jest nierozzerwalnie związana z walką o oszczędności w gospodarce narodowej. „Dla każdego winno być jasne — mówił w referacie na II Zjeździe Wicepremier H. Minc — że każda złotówka nie dodana do budżetu państwa ze względu na nie obniżenie we właściwym rozmiarze kosztów własnych zniża realne dochody ludności pracującej; kto więc nie walczy należycie o obniżkę kosztów własnych, ten faktycznie działa przeciw podniesieniu stopy życiowej mas pracujących“.

Walka o obniżkę kosztów własnych nie może mieć charakteru jednorazowej akcji, ale winna być prowadzona codziennie i systematycznie i nie tylko przez planistów i księgowych, ale przez wszystkich pracowników przedsiębiorstw, centralnych zarządów i ministerstw. Robotnicy, pracownicy nadzoru techniczno-administracyjnego wszystkich szczebli, kierownicy zakładów, przedsiębiorstw, centralnych zarządów i resortów — każdy na swoim odcinku — winni codzienną, systematyczną pracę wnosząc swój wkład do realizacji zadań oszczędnościowych.

Dyrektywą w tym względzie jest zarządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 7.5.1954 r. w sprawie wzmoczenia walki o obniżenie kosztów. Zarządzenie to nakłada na wszystkie resorty gospodarcze obowiązek zorganizowania walki o obniżenie kosztów własnych w sposób planowy i konkretny oraz nadania tej walce charakteru systematycznego ruchu masowego, zmierzającego do osiągnięcia oszczędności w gospodarce narodowej.

W wyniku tego zarządzenia odbyły się we wszystkich resortach, a następnie w centralnych zarządach i w przedsiębiorstwach, narady partyjno-ekonomiczne poświęcone zagadnieniom walki o obniżkę kosztów własnych. Na naradach tych omówiono dotychczasowe osiągnięcia i braki w zakresie walki o obniżkę kosztów własnych oraz nakreślono programy oszczędnościowe i drogi ich realizacji na przyszłość.

Narady te odbyły się w okresie koniec maja — lipiec 1954 r. Programy walki o obniżkę kosztów własnych nakreślone na tych naradach są obecnie realizowane i należy się spodziewać poważniejszych efektów z tego tytułu dopiero poczynawszy od II półrocza 1954 r.

Zagadnienie obniżki kosztów własnych nabiera specjalnego znaczenia w przedsiębiorstwach transportowych. Dotychczas zadania oszczędnościowe stawiane w Narodowych Planach Gospodarczych nie były w pełni realizowane i przedsiębiorstwa transportowe, a w szczególności Polskie Koleje Państwowe, dopuszczały często do przekraczania zaplanowanych kosztów, a nawet do podwyższania kosztów jednostkowych przewozów w stosunku do porównywalnych kosztów ubiegłych okresów.

Narady partyjno-ekonomiczne w resortach Kolei, Transportu Drogowego i Lotniczego oraz Żegluga wykazały z całą ostrością dotychczasowe niedociągnięcia w zakresie walki o obniżkę kosztów własnych i nakreśliły programy realizacji zadań oszczędnościowych na przyszłość.

Narady te odbyły się w okresie, kiedy realizacja zadań obniżki kosztów własnych przebiegała niezbyt pomyślnie. Główne przedsiębiorstwa transportowe — Polskie Koleje Państwowe, Państwowa Komunikacja Samochodowa i Żegluga Śródlądowa — nie wykonały поставionych zadań obniżki kosztów własnych.

Jak przebiegało wykonanie zadań obniżki kosztów własnych przewozów w I półroczu 1954 r. i jakie stąd wypływają wnioski dla zapewnienia pełnego wykonania tych zadań w przyszłości?

Polskie Koleje Państwowe nie tylko, że nie wykonały zadań oszczędnościowych, ale przekroczyły koszty jednostkowe przewozów w stosunku do roku ubiegłego. Zadania obniżki kosztów własnych przewozów na r. 1954 zostały ustalone dla PKP jako całości w wysokości 3,4% w stosunku do wykonania za r. 1953, w tym dla kolei normalnotorowych w wysokości 3,1%, a dla

Przyjaźń Polsko-Radziecka

gwarancją pokoju, twórczej pracy i dobrobytu kraju!

kolei wąskotorowych — 11,7%. Wykonanie za I półrocze 1954 r. wykazuje, że mimo zadań obniżki kosztów własnych koleje normalnotorowe przekroczyły koszt jednostkowy 1 tonokm zastępczego*) o 2,8%, a koleje wąskotorowe — o 4,0% w stosunku do porównywalnych kosztów roku ubiegłego.

Przekroczenie kosztu jednostkowego 1 tonokm zastępczego na kolejach normalnotorowych zostało spowodowane:

- a) niewykonaniem zadań przewozowych w tonokm zastępczych,
- b) przekroczeniem zaplanowanych kosztów przewozów,
- c) niewłaściwym kształtowaniem się pracy eksploatacyjnej.

Plan w tonokm zastępczych został wykonany w 97,7%, przy czym w tonokm w 100,5%, a pasażerokm — w 94,3%. Średnia odległość przewozu 1 tony wzrosła o 7,7 km, a średnia odległość przejazdu 1 pasażera zmalała o 3,1 km w stosunku do planu.

Mimo niewykonania planu w tonokm zastępczych plan kosztów przewozów został przekroczony o 0,7%, przy czym przekroczyły plan kosztów: służba drogowa — 7,1%, służba parowozowa — 3,3%, służba ruchu — 1,4%, służba handlowa — 0,4%, przy niewykonaniu zaplanowanych kosztów przez pozostałe służby.

W rozbiciu na rodzaje ruchu koszty przewozu ładunków zostały przekroczone o 1,2% przy wykonaniu przewozów w tonokm w 100,5%, a koszty przewozu pasażerów utrzymały się na poziomie planu mimo poważnego niewykonania przewozów w pasażerokm (94,4%).

Przy prawidłowym kształtowaniu się pracy eksploatacyjnej i przy nieprzekraczaniu kosztów o charakterze w zasadzie niezależnym od ruchu, jak koszty służby drogowej, koszty przewozu ładunków w związku ze wzrostem średniej odległości przewozu 1 tony winny utrzymać się w planie (zmniejszone koszty na operację początkową i końcową w związku z niewykonaniem planu naładunku w tonach), a koszty przewozu pasażerów winny być zmniejszone w stosunku do planu; przez odpowiednią regulację ilości osi i częstotliwości ruchu pociągów w związku ze zmniejszeniem się przebiegu pasażerów można częściowo wpływać na zmniejszanie się kosztów przewozów.

Nieprawidłowy w stosunku do założeń planowych przebieg procesu eksploatacyjnego kolei wywarł zatem decydujący wpływ na przekroczenie kosztu jednostkowego 1 tonokm zastępczego. W ruchu towarowym nie został dotrzymany planowany stosunek tonokm eksploatacyjnych do taryfowych, a zwiększone przebiegi eksploatacyjne pociągów za sobą zwiększone przebiegi w brutotonokm.

W okresie I półrocza 1954 r. na kolejach normalnotorowych zużyto na wyprodukowanie 1 tonokm zastępczego o 3,4% więcej brutotonokm niż założono w planie. Wskutek tego koszt jednostkowy 1 brutotonokm uległ wprawdzie obniżce, nie znalazło to jednak odbicia w koszcie 1 tonokm zastępczego, wyrażającego efektywnie wykorzystaną pracę przewozową kolei.

Niewłaściwe kształtowanie się brutotonokm w stosunku do tonokm zastępczych miało miejsce w roku 1953 i powtarza się w tym roku. Jest to wynikiem specyficznej sytuacji na PKP, gdzie tonokm i pasażerokm, jako właściwe ekonomiczne mierniki przewozowe, są rejestrowane tylko centralnie, a dyrekcje okręgowe z konieczności posługują się miernikiem brutotonokm, zaś poszczególne służby — pociągokm, parowozokm, osiokm itp. Wkład pracy ludzkiej, taboru i urządzeń jest bezspornie najbardziej związany z brutotonokm, pociągokm, czy osiokm, jednak wskaźniki te nie obrazują efektu pracy całego przedsiębiorstwa PKP.

Tylko tonokm i pasażerokm są podstawowymi wskaźnikami przewozowymi kolei i jedynie do tych jednostek mogą być odnoszone wszystkie koszty przewozów i stawiane zadania obniżki kosztów transportu; obniżka kosztów przewozowych winna sprowadzić się ostatecznie do obniżenia kosztu jednostkowego 1 tonokm i 1 pasażerokm.

Co należy zrobić, aby to zadanie zostało wykonane, aby w końcu nastąpił przełom na PKP w zakresie efektywności walki o obniżkę kosztów własnych?

Na pracę transportu kolejowego składa się działalność szeregu służb — parowozowej, wagonowej, ruchu, handlowej, drogowej itp. i tysięcy komórek organizacyjnych takich, jak stacja, parowozownia, oddział eksploatacyjny, dyrekcja okręgowa itp. Syntetycznym, końcowym efektem produkcji wszystkich służb i jednostek organizacyjnych jest ilość wykonywanych tonokm i pasażerokm. Na szczeblu jednak poszczególnych służb lub jednostek organizacyjnych tonokm i pasażerokm, jako mierniki produkcji nie występują. Każda służba lub jednostka organizacyjna ma swój własny miernik produkcji, jak np. parowozokm, pociągokm, osiokm, brutotonokm, utrzymanie 1 km toru i wiele, wiele innych.

W celu zapewnienia obniżki kosztów własnych przewozów należy w pierwszym rzędzie zapewnić prawidłowe kształtowanie się wskaźników eksploatacyjnych do wskaźników przewozowych, tj. należy zapewnić kontrole, aby stosunki planowe brutotonokilometrów, pociągokilometrów, osiokilometrów itp. do tony i pasażerokilometrów nie zostały pogorszone.

Zapewnienie poprawnego kształtowania się tych stosunków — to prawidłowe wykorzystanie taboru kolejowego przez przyspieszenie obrotu i zwiększenie wykorzystania ładowności wagonów towarowych, zmniejszenie próżnego przebiegu wagonów towarowych i pomocniczego przebiegu parowozów, zmniejszenie przebiegów eksploatacyjnych w ruchu towarowym, powiększenie ciężaru brutto i netto pociągów towarowych, odpowiednie regulowanie ilości osi i częstotliwości ruchu pociągów osobowych w zależności od frekwencji podróży.

Zapewnienie prawidłowych stosunków wskaźników eksploatacyjnych do przewozowych jest nadzwyczaj trudne w warunkach kolejnictwa, ale należy szukać rozwiązań na tym odcinku, gdyż tylko tą drogą można doprowadzić do obniżki kosztów własnych przewozów.

Prawidłowe kształtowanie się wskaźników eksploatacyjnych do przewozowych stwarza jedynie możliwość obniżki kosztów własnych. Właściwa jednak obniżka kosztów winna nastąpić przez zmniejszenie kosztów utrzymania i eksploatacji taboru, kosztów utrzymania sieci drogowej i urządzeń stacyjnych, kosztów utrzymania stacji, oddziałów i dyrekcji okręgowych.

Koszty napraw parowozów i wagonów, koszty przebiegu parowozów i wagonów, koszty utrzymania sieci i wszystkich komórek organizacyjnych PKP składają się na koszty przewozów kolejowych. Zadanie obniżki kosztów własnych sprowadza się do tego, aby na poszczególnych składnikach kosztów zapewnić jak największe, ekonomicznie uzasadnione oszczędności, tzn. aby obniżyć koszty napraw taboru i urządzeń, obniżyć koszty niezbędnych dla przewozów przebiegów parowozów i wagonów, zmniejszyć koszty formowania i rozformowywania pociągów, koszty utrzymania sieci drogowej i stacji itp. Droga zmniejszenia tych kosztów — to przede wszystkim oszczędność materiałów, lepsza jakość napraw i zwiększenie przebiegów międzynaprawczych taboru, wzrost wydajności pracy, likwidacja przerosłów administracyjnych. Realizacja obniżki tych kosztów zależy od najniższych komórek organizacyjnych, a często od pojedynczych pracowników kolei — od maszynisty, spalającego mniej węgla, od robotnika warsztatowego, używającego mniej blachy i innych materiałów do naprawy parowozu; od torowego, zaoszczędzającego wiele roboczodniówek i materiałów bez uszczerbku dla stanu technicznego nawierzchni itp.

W strukturze nakładów przewozowych w PKP decydującą pozycją są koszty osobowe. Fundusz płac wraz z narzutami stanowi około 59% nakładów. Zapewnienie zatem obniżki kosztów przewozów wymaga ścisłej dyscypliny zatrudnienia i płac. Dotychczas na tym odcinku było nienajlepiej. Fundusz płac wzrastał szybciej niż wzrost przewozów. Jest to wynikiem powiązania regulaminów premiowania ze wskaźnikami eksploatacyjnymi, wyrażającymi często niewłaściwą pracę kolei. Zapewnienie prawidłowych stosunków wskaźników eksploata-

*) tonokm zastępczy jest to suma tonokm taryfowych i suma pasażerokm.

cyjnych do przewozowych, o czym była mowa wyżej, przyniosłoby poprawę w tym zakresie.

W pracy transportu kolejowego, w podniesieniu jej na nowy, wyższy poziom, tak jak i w każdej sprawie, decydującą rolę spełniają ludzie, kadry, ich efektywność produkcyjna. Twórcza inicjatywa mas rodzi nowe, wysokoprodukcyjne metody pracy, pomaga wykrywać i wykorzystywać rezerwy wewnętrzne. Szczególnie wyraźnie przejawia się to we współzawodnictwie socjalistycznym, w ruchu nowatorów produkcji, w szybkim rozszerzaniu przodujących metod pracy.

Rozszerzenie marszrutyzacji przewozów, umasowienie ruchu maszynistów, prowadzących ciężkie pociągi, opracowanie i wprowadzenie wysokowydajnych metod formowania i reformowania pociągów, właściwe regulowanie przebiegu wagonów próżnych, ścisłe przestrzeganie rozkładu jazdy pociągów i inne przodujące metody prowadzą do poprawy pracy kolei, do obniżki kosztów własnych przewozów.

Poważnym czynnikiem w zakresie obniżki kosztów własnych jest postęp techniczny. Elektryfikacja kolei, dostawa ciężkich parowozów i wagonów, automatyzacja urządzeń zabezpieczenia i łączności, mechanizacja pracy w parowozowniach i w wagonowniach, w służbie drogowej, mechanizacja prac przeładunkowych itp. — wszystko to usprawnia pracę kolei. Walka o postęp techniczny — to walka o obniżkę kosztów własnych.

Istotnym czynnikiem walki o koszty przewozów kolejowych jest pogłębienie i umocnienie rozrachunku gospodarczego w PKP. Dotychczasowy rozrachunek gospodarczy, ograniczający się w zasadzie jedynie do dyrekcji okręgowych, ma charakter czysto formalny i nie sprzyja walce o obniżkę kosztów własnych. Należy wprowadzić pełny rozrachunek gospodarczy w dołowych komórkach organizacyjnych PKP: w oddziałach eksploatacyjnych i drogowych, w parowozowniach i w wagonowniach, na większych stacjach itp. oraz ograniczony rozrachunek gospodarczy wewnątrz tych jednostek. Oparcie tego rozrachunku na prawidłowej organizacji planowania, finansowania i rozliczeń wzmocni odpowiedzialność poszczególnych komórek PKP za powierzoną im pracę. Wprowadzenie prawidłowych stawek rozliczeniowych pomiędzy komórkami PKP będzie jednym z podstawowych środków zabezpieczenia ekonomicznego kształtowania się wskaźników pracy eksploatacyjnej do przewozów i przyczyni się do oszczędnego gospodarowania na PKP.

Państwowa Komunikacja Samochodowa miała zadanie obniżyć koszty własne w 1954 r. o 2,56% w stosunku do roku ubiegłego. Wykonanie I półrocza 1954 r. wykazuje niekorzystne kształtowanie się realizacji tego zadania. Planowany koszt jednostkowy I półrocza dla przewozu ładunków został przekroczony o 5,7%, a dla przewozu pasażerów lekko niewykonany (99,9%).

Na poważne przekroczenie kosztu jednostkowego 1 tonokm wpłynęło szereg przyczyn, a przede wszystkim przekroczenie kosztów przebiegu o 1,8%, przekroczenie płac i delegacji służbowych kierowców i ich pomocników na 1 godzinę pracy samochodu o 12,3% oraz przekroczenie kosztów wydziałowych i ogólnozakładowych.

Przekroczenie kosztów przebiegu spowodowane zostało nadmiernym zużyciem materiałów pędnych i ogumienia, przy czym przekroczenie to tym bardziej ujemnie wpłynęło na kształtowanie się kosztu jednostkowego i tonokm, że wydajność pracy samochodów w tonokm na 1 wozokm nie została wykonana i wynosi tylko 97,4% planu.

Poważne przekroczenie bezpośrednich kosztów osobowych płac kierowców i ich pomocników z narzutami o 9,5% znajduje częściowe uzasadnienie w związku ze wzrostem wydajności pracy samochodów w tonokm na 1 godz. pracy o 8,1% w stosunku do planu, tym niemniej przekroczenie to wpływa ujemnie na kształtowanie się kosztu jednostkowego 1 tonokm. Przekroczenie to jest głównie wynikiem nadmiernych godzin nadliczbowych kierowców. Nie znajduje zupełnie uzasadnienia tak poważne, gdyż ok. 60%, przekroczenie kosztów delegacji służbowych kierowców i ich pomocników.

Przekroczenie globalnych kosztów wydziałowych i ogólnozakładowych, mimo nawet przekroczenia planu przewozów w tonokm o 5,5% i w pasażerokm o 2,3% nie powinno mieć miejsca. Koszty te mają charakter

względnie stały i wzrost wzgl. zmniejszenie przewozów nie może w zasadzie wpływać na ich zmianę. Koszty wydziałowe zostały przekroczone o 5,5%, w tym na placach o 19%, a koszty ogólnozakładowe o 6,6%, w tym również na placach o 9,3%. Poza tym w kosztach ogólnozakładowych zostały poważnie przekroczone koszty utrzymania budynków, koszty utrzymania magazynów oraz wystąpiły znaczne koszty nieprodukcyjne.

Koszt jednostkowy 1 pasażerokm został lekko zmniejszony w stosunku do planu. Na tak pomyślne kształtowanie się kosztów przewozów pasażerskich wywarł przede wszystkim wpływ wzrost wydajności pracy taboru. Wydajność w pasażerokm na 1 wozokm przebiegu wzrosła o 3,6% w stosunku do planu, a na 1 wozogodz. pracy o 8,7%. Mimo tak poważnego wzrostu wydajności pracy taboru na nieosiągnięcie lepszych wyników w zakresie kosztów wpłynęło przekroczenie kosztów przebiegu na ogumieniu, na przeglądach technicznych, naprawach bieżących i średnich, przekroczenie płac i delegacji służbowych kierowców i konduktorów oraz zwiększone narzuty kosztów wydziałowych i ogólnozakładowych w związku z ich ogólnym przekroczeniem.

W świetle wykonania planu kosztów za I półrocze widać, że decydującymi ogniwami walki o obniżkę kosztów PKS są: wydajność pracy taboru, godziny nadliczbowe i delegacje służbowe kierowców i ich pomocników, nadmierne zużycie materiałów pędnych i ogumienia, wysokie koszty napraw taboru, koszty wydziałowe i ogólnozakładowe.

Na wzrost wydajności pracy taboru rzutuje zwiększenie gotowości technicznej i wykorzystania taboru, wydłużenie dnia pracy, zwiększenie szybkości technicznej i skrócenie czasu postoju przy operacjach ładunkowych, zwiększenie wykorzystania ładowności i przebiegu taboru. W warunkach PKS-u szczególnej uwagi wymaga współczynnik gotowości technicznej, czas postoju pod operacjami ładunkowymi i współczynnik wykorzystania przebiegu, gdyż na tym odcinku kryją się jeszcze poważne rezerwy.

W walce o zmniejszenie kosztów eksploatacji taboru doniosłą rolę odgrywa uregulowanie czasu pracy kierowców przez wprowadzenie pracy dwuzmianowej i turnusowej. Tylko w ten sposób będzie można obniżyć do minimum dotychczas wielką ilość godzin nadliczbowych. Właściwe rozmieszczenie taboru, eliminujące jego późniejsze przerzuty oraz unikanie jazd zbyt dalekich winno pozwolić na zmniejszenie kosztów delegacji służbowych kierowców.

Istotne znaczenie w walce o zmniejszenie kosztów eksploatacji posiada sprawa ilości i kosztów napraw taboru. Niskie przeciętne przebiegi międzynaprawcze taboru, mimo wielkich osiągnięć przodujących kierowców oraz częste awarie powodują duże ilości napraw. Zbyt wysokie są koszty napraw. Zaktualizowanie norm pracy na stacjach obsługi i dalsze zakordowanie prac, poprawienie procesów technologicznych, wprowadzenie reżimu oszczędnościowego i wzmocnienie kontroli technicznej winno doprowadzić do obniżenia kosztów napraw, a umasowienie ruchu kierowców-statystyków, walka z awariami do zmniejszenia ilości i zakresu napraw.

W świetle danych za I półrocze wymaga szczególnej uwagi sprawa kosztów wydziałowych i ogólnozakładowych. Dla tych kosztów winny być ściśle przestrzegane ustalone preliminarze, a ewentualne przekroczenia surowo i ostro kontrolowane.

W walce o obniżkę kosztów własnych przewozów samochodowych niektóre jednostki organizacyjne PKS i przodujący kierowcy zdobyli już wielkie doświadczenie. Szeroka popularyzacja osiągnięć przodujących ekspozytur, przodujących kierowców i ich metod pracy, łączących wysoką wydajność pracy taboru z oszczędnym spalaniem materiałów pędnych, przekraczaniem norm przebiegów ogumienia i przebiegów międzynaprawczych samochodów winna przyczynić się do poważnego obniżenia kosztów własnych przewozów samochodowych.

Żegluga Śródlądowa nie wykonała również w pełni zadań obniżki kosztów własnych. Wprawdzie w porównaniu z r. 1953 nastąpiła poważna obniżka kosztów jednostkowych przewozu ładunków i pasażerów, to jednak koszty jednostkowe przewozu ładunków planowane na

I półrocze 1954 r. zostały przekroczone. Żegluga na Odrze przekroczyła planowany koszt jednostkowy 1 tonokm o 44,2%, a Żegluga na Wiśle o 1,3%.

Żegluga na Odrze wykonała plan przewozów w tonokm zaledwie w 62,4% (poważne skrócenie średniej odległości przewozu w stosunku do planu) i to jest główną przyczyną tak wielkiego przekroczenia kosztów.

Żegluga na Wiśle wykonała plan przewozów w tonokm w 117,6% a na przekroczenie kosztów poważnie wpłynęło przekroczenie kosztów ogólnozakładowych (125,5%).

Należy zaznaczyć, że o ile w innych krajach koszty przewozów rzecznych są zbliżone do kolejowych, to u nas koszt jednostkowy 1 tonokm jest o 50% wyższy w Żegludzie na Odrze i 3,5-krotnie wyższy w Żegludzie na Wiśle od kosztu 1 tonokm w PKP.

Zagadnienie zatem obniżenia kosztu 1 tonokm w żegludzie śródlądowej ma wielkie znaczenie dla dalszego rozwoju obu przedsiębiorstw. Obecnie z punktu widzenia całości gospodarki narodowej, większość przewozów rzecznych jest nie opłacalna i w związku z tym cały wysiłek żeglugi winien iść w kierunku poważnego obniżenia kosztów własnych.

Wprawdzie nasze warunki wodne nie są zupełnie korzystne, tym niemniej stosowanie przodujących metod pracy wzorem pracowników transportu rzeczno-ZSRR może doprowadzić do poważnego obniżenia kosztów przewozów. Zwiększenie średniej odległości przewozu, zwiększenie wykorzystania ładowności barek i obciążenia holowników, zwiększenie szybkości technicznej, skrócenie postoju w portach i na trasie, pełne wykorzystanie sezonu nawigacyjnego zwiększy wydajność pracy taboru i tym samym poważnie wpłynie na obniżenie się kosztów ruchu i utrzymania taboru, kosztów

wydziałowych i ogólnozakładowych na jednostkę produkcji.

Poważnym czynnikiem w walce o obniżenie kosztów własnych jest pogłębienie i rozszerzenie zapoczątkowanego rozrachunku gospodarczego statków i barek.

Zagadnienie obniżki kosztów własnych transportu w gospodarce narodowej nie kończy się na obniżeniu kosztów własnych przewozów przedsiębiorstw transportowych. Przedsiębiorstwa transportowe winny obniżać koszty zleconych im przewozów. Jednak nie wszystkie przewozy, zlecane przez klientów, są racjonalne. Zlecenie przewozów tylko niezbędnych i na niezbędne odległości jest podstawowym warunkiem obniżenia kosztów transportu w gospodarce narodowej.

Wpływ na to mają właściwe centrale handlowe. Zadaniem ich winno być takie kierowanie potoku ładunków w czasie i przestrzeni, aby, w pełni obsługując potrzeby gospodarki narodowej, przewieźć jak najmniej i na jak najkrótsze odległości. Oprócz tego poważne znaczenie dla obniżenia kosztów transportu w gospodarce narodowej posiada właściwy podział zadań pomiędzy różne rodzaje transportu (kolej, żegluga, transport samochodowy). W zależności od rodzaju i masowości ładunków, odległości przewozu, wymaganej szybkości transportu, ciężenia nadawcy i odbiorcy do określonego środka transportu winien być wybrany taki rodzaj transportu, przewozy którym będą najbardziej ekonomiczne. Przy wstępnej 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 kosztów transportu w gospodarce narodowej.

W. MŁODECKI (Warszawa)

Koordynacja transportu kolejowego i samochodowego (II)

(art. dyskusyjny)

W poprzednim numerze „Transportu” omówiłem możliwości odciążenia kolei od przewozów dla niej nierentownych i przerzucenia ich na transport samochodowy.

O ile wszystkie wspomniane możliwości odciążenia kolei przez transport samochodowy mogłyby być wykorzystane, to sieć kolejowa w kraju składałaby się tylko z linii magistralnych i z linii o większym obciążeniu; byłyby to linie z Zagłębia Śląskiego i Dolnośląskiego do wszystkich miast wojewódzkich z wylotami zagranicę oraz linie łączące Warszawę ze wszystkimi miastami wojewódzkimi również z wylotami zagranicę; byłyby to ponadto linie tranzytowe w kierunkach wschód—zachód i północ—południe. Do sieci tej byłyby podłączone, nie objęte nią, miasta powiatowe i inne większe miasta oraz ważne miejscowości.

Sieć kolejowa normalnotorowa mogłaby być wtedy o kilka tysięcy kilometrów krótsza, niż obecna. Na sieci tej dla celów handlowych czynne byłyby tylko większe stacje (węzły) oraz stacje położone w miastach powiatowych i w większych miasteczkach. Zamiast obecnie czynnych dla celów handlowych kilku tysięcy stacji kolejowych, byłoby wtedy czynnych wszystkiego około 1000 stacji. Kolej pozabłaby się dużej ilości pociągów zbiorowych, pewnej ilości bocznic kolejowych, w dużym stopniu pracy manewrowej. Pociągi towarowe zatrzymywałyby się tylko na większych stacjach, na których następowałby naładunek i wyładunek wagonów. Można sobie wyobrazić, jak duże byłoby w tych warunkach osiągnięte przyspieszenie szybkości handlowej pociągów, jakie nastąpiłoby zwiększenie obrotu parowozów i wagonów, o ile łatwiejsze byłoby zmechanizowanie robót ładunkowych na większych i mniej licznych stacjach kolejowych, jak wielkie uzyskanoby oszczędności etatowe personelu kolejowego.

Przerzucenie nierentownych przewozów na transport samochodowy — to w skutkach stosunkowo niewielkie zmniejszenie pracy przewozowej kolei, przede wszystkim o ten jej rodzaj, który zatrudnia nieekonomicznie stosunkowo dużą ilość taboru i pochłania duży procent zdolności przepustowej linii i węzłów kolejowych. Kolej, pozbywając się stosunkowo małej ilości swojej dotychczasowej pracy przewozowej, zyskałaby bez żadnych prawie dodatkowych inwestycji możliwość wykonania sobie właściwej pracy przewozowej kilka razy większej, niż przekazana transportowi samochodowemu.

Aby cała ta koncepcja mogła być wprowadzona w życie — musiałyby być utworzone na większych stacjach kolejowych, na których odbywałby się naładunek i wyładunek wagonów i drobnicy, komórki publicznego przewoźnika samochodowego, który obsługiwałby rejon ciężenia komunikacyjnego, przyległy do danej stacji. Ześrodkowanie naładunku i wyładunku wagonów tylko na większych stacjach, oprócz innych korzyści, znacznie ułatwiłoby właściwe zorganizowanie publicznego transportu samochodowego w terenie.

Zachodzi pytanie, czy przerzucenie przewozów nierentownych z kolei na transport samochodowy nie spowoduje przeciążenia transportu samochodowego? Czy starczy nam już samochodów, żeby można było przystąpić do realizacji tej koncepcji?

Dzisiejszy transport samochodowy w terenie przy dużych stacjach kolejowych, a więc przeważnie w miastach powiatowych, reprezentuje kilkadziesiąt samochodów, obsługujących każdą stację i będących w posiadaniu kilkudziesięciu użytkowników. Nic dziwnego, że przy tak rozproszonej gospodarce wykorzystanie samochodów jest niewielkie, zarówno odnośnie wykorzystania czasu dnia pracy samochodów, jak ładowności i prze-

biegu; ponadto nie stosuje się w dostatecznym rozmiarze przystosowania samochodów do najrozmaitszych prac przewozowych, nie jest zadowalająca wysokość współczynnika gotowości technicznej taboru itp. W obecnej gospodarce samochodowej tkwią b. duże rezerwy. Przez danie transportowi samochodowemu w terenie odpowiednich ram organizacyjnych, rezerwy te będą mogły być wyzwolone i oddane na usługi gospodarki narodowej, m. in. w celu przejęcia nierentownych przewozów kolejowych.

Badania przeprowadzone przez Instytut Transportu Samochodowego nad kształtowaniem się przewozów samochodowych na terenie pewnego powiatu wykazały, że wielkość potoków przewozowych pomiędzy miastem a terenem powiatu układa się w skali od 2 do 3 ton dziennie, przy czym potoki te płyną we wszystkich kierunkach. Przewozy samochodowe pomiędzy miastem powiatowym, a większym miastem wojewódzkim są w skali 25—30 ton dziennie. Z tej skali potoków widać, że przewozy samochodowe na dalsze odległości między większymi miastami powinny być skoncentrowane w rękach jednego przewoźnika, a więc przewoźnika publicznego. Przewóz zespołem samochodowym przez przewoźnika publicznego 25 ton towaru z wykorzystaniem przebiegu powrotnego w porównaniu z dzisiejszym rozproszeniem przewożonej masy na samochody przeważnie 3 tonowe przy przeciwbieżnych i krzyżujących się przebiegach, przy niewykorzystanym przebiegu powrotnym i przeważnie również niewykorzystanej ładowności — bije w oczy kolosalną oszczędnością. Dlatego też przewozy między miastami powinny być z reguły domeną przewoźnika publicznego.

Tak samo i przewozy wewnątrz powiatowe (wyżej wspomniane 2 tony dziennie) winien wykonywać przewoźnik publiczny, organizując stałe linie samochodowe po wszystkich drogach bitych.

Trzecią domeną przewoźnika samochodowego publicznego jest wyładunek i naładunek na stacji kolejowej (dużej) całych wagonów i drobnicy. Zastosowanie przez przewoźnika publicznego specjalnego taboru (wywrotki, ciągniki z przyczepami itp.) pozwoli na łatwe zmechanizowanie pracy, na zastosowanie systemu potokowego naładunku i wyładunku, przyspieszy roboty ładunkowe oraz zmniejszy przestój wagonów, jak również pracę manewrową na stacji.

Te 3 rodzaje pracy przewozowej samochodowej powinny stanowić trzon pracy przewoźnika publicznego. Wszystko pozostałe może pozostać jako transport własny i branżowy.

Z pobieżnych wyliczeń przy badaniu pracy wyżej wspomnianego rejonu wynikało, że przy właściwym zorganizowaniu transportu samochodowego i właściwym ustawieniu transportu publicznego i własnego, znacznie mniej niż połowa posiadanych obecnie samochodów powinna wystarczyć do wykonania dotychczasowych przewozów samochodowych. Z tego przykładu widać zupełnie jasno, jak duże niewykorzystane możliwości tkwią jeszcze w transporcie samochodowym i jak wielkie tkwi w nich marnotrawstwo społeczne.

Omawiane zagadnienie zaczyna obecnie przybierać na ostrości. Stale zwiększająca się ilość samochodów w gospodarce narodowej, będąca skutkiem uruchomienia własnej produkcji samochodów w Polsce Ludowej oraz stale, pomyślnie rosnąca wielkość ich produkcji powodują, że już obecnie transport samochodowy, a między innymi i PKS zaczynają odczuwać brak pracy w terenie, chociaż nasycenie gospodarki samochodami w stosunku do innych państw jest jeszcze b. małe. A przecież ilość samochodów wzrosła w ciągu najbliższych lat i to dość poważnie. Wytwarza się dość paradoksalna sytuacja. Kolej przeciążona pracą odczuwa brak taboru, boryka się z trudnościami na węzłach i niektórych głównych liniach i pomimo tego dźwiga na swoich barkach poważną ilość przewozów dla niej nietypowych, które z konieczności wykonuje drogo i nieekonomicznie, zaczyna odczuwać poważne trudności w wykonaniu przewozów dla siebie właściwych i stoi przed dylematem nowych inwestycji, z chwilą, gdy samochody, które mogą te przewozy wykonać o wiele taniej i lepiej, są niewykorzystane i stoją przed perspektywą pogłębiającego się niedociągnięcia — jeżeli w przyspieszonym

tempie nie przystąpimy do przerzucenia nietypowych przewozów z kolei na transport samochodowy.

Zapewne, żeby móc opracować projekt uregulowania gospodarki samochodowej w terenie, trzeba zbadać dotychczasową pracę taboru samochodowego, określić przewozy, które powinny przejść do przewoźnika publicznego i te, które powinien zatrzymać transport resortowy. Trzeba określić ile i jakiego taboru będzie potrzebował przewoźnik publiczny, określić jego potrzeby inwestycyjne i obliczyć ściśle oszczędności jakie nowe ustawienie organizacyjne da w stosunku do obecnych kosztów transportu samochodowego w skali krajowej.

Aby można było praktycznie badać gospodarkę samochodową w terenie musi oczywiście być opracowana najpierw metoda badań i ustalone wytyczne dla przewoźnika publicznego w zakresie jego działalności.

Zachodzi teraz pytanie, czy nie należałoby przeprowadzić najpierw badań nad właściwym zorganizowaniem transportu samochodowego w terenie, a potem dopiero przystąpić do badań kolejowych i ustalenia co z kolei należałoby przerzucić na transport samochodowy.

Samo badanie dzisiejszych przewozów samochodowych z pominięciem przewozów, które mają przejść z kolei, dałoby niewłaściwy obraz potoków samochodowych, a tym samym uniemożliwiłoby ustalenie ilości i jakości potrzebnych samochodów, jak również i wielkości zaplecza technicznego. Dlatego też uważam, że badania trzeba przeprowadzić jednocześnie i regulować obydwa zagadnienia kompleksowo.

To pobieżne omówienie konieczności przeprowadzenia badań terenowych nad koordynacją transportu samochodowego z kolejowym i nad zorganizowaniem właściwej gospodarki samochodowej w terenie wskazuje na ważność zagadnienia i jego znaczenia dla oszczędności w ogólnej gospodarce narodowej.

Wyniki tych badań będą miały znaczenie nie tylko dla oszczędności na przewozie towarów i ludzi (koszt transportu kolejowego i samochodowego rocznie sięga kilkunastu miliardów zł.), ale będą jednocześnie podstawą ustalenia kierunków dalszego rozwoju gospodarki kolejowej i samochodowej w Polsce, a przede wszystkim do określenia jakości i ilości potrzebnego taboru samochodowego, do określenia właściwych kierunków rozwoju PKS i TOS, do ustalenia wytycznych w przedmiocie budowy i organizowania zakładów napraw samochodowych i wytwórni części zamiennych, do bardziej dokładnego określenia potrzeb terenowych budowy dróg kołowych — jednym słowem do wszystkiego, co związane jest z transportem i jego zapleczem.

Aby wytyczoną niniejszym artykułem problematykę wprowadzić w życie, całą pracę należałoby rozbić na trzy fazy:

- 1) opracowanie metod przeprowadzania badań zarówno na kolei, jak i w transporcie samochodowym oraz przygotowanie wszystkich materiałów teoretycznych, jakie byłyby potrzebne przy przeprowadzaniu studiów terenowych;

- 2) przeprowadzanie praktycznych studiów terenowych, analizę wyników, ustalenie wniosków i opracowanie projektów reorganizacji transportu kolejowego i samochodowego;

- 3) zatwierdzenie i realizacja projektów.

Opracowanie 1-go punktu — to praca instytutów, opracowanie 2-go punktu — to wspólna praca instytutów oraz biur projektów i studiów lub specjalnych zespołów roboczych, realizacja 3-go punktu — to praca Ministerstwa Kolei, Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego i innych resortów.

Zainteresowane instytuty opracowują obecnie metodę przeprowadzania badań nierentownych przewozów na kolei, które powinny przejść na transport samochodowy. Opracowują podstawy naukowe tych badań, przeliczają pewne przykłady. Instytut Transportu Samochodowego opracowuje ponadto metodę badań przewozów samochodowych oraz metodę badań gospodarki samochodowej w terenie, aby dojść do wniosku, jaka powinna być najbardziej właściwa organizacja gospodarki samochodowej. Oba więc Instytuty przygotowują materiały teoretyczne dla zespołów roboczo-badawczych, które będą im potrzebne dla opracowania właściwego

projektu organizacji komunikacji w terenie, uwzględniającego całkowitą koordynację transportu samochodowego i kolejowego. Jako wynik swej pracy Instytutu chcą podać wzór projektu terenowego z wyliczeniem wszystkich oszczędności i z jednoczesnym wykazaniem potrzeb inwestycyjnych.

Aby materiały opracowane teoretycznie przez Instytuty mogły być sprawdzone pod względem ich życiowej przydatności, konieczne jest przeprowadzenie w dowolnym terenie próbnych badań. Dopiero po takim próbnym badaniu pewnego rejonu można będzie przystąpić do ostatecznego ustalania metody badań.

Zapewne, że w pierwszym rzucie Instytuty nie dadzą wszystkich materiałów teoretycznych, jakie będą potrzebne dla ekip badających. W następnych latach powinna trwać dalej praca Instytutów nad naukowym pogłębieniem zagadnienia przy uwzględnieniu wyników, osiągniętych w omawianej sprawie zagranicą.

Po opracowaniu przez Instytuty metody badań trzeba będzie zorganizować zespoły badawczo-konstrukcyjne. Zespoły te należałyby utworzyć albo przy biurach Studiów i Projektów MTDiL lub MK, lub też w terenie przy Wojewódzkich Komisjach Planowania Gospodarczego.

Charakter i zakres badań będzie wymagał utworzenia zespołów przy Biurach Projektów i Studiów.

Obarczenie Instytutów obowiązkiem przeprowadzenia badań terenowych uważam za niewskazane, gdyż Biura Projektów i Studiów mają większe doświadczenie w wykonywaniu studiów i projektów, niż Instytuty, którym pozostałby jednak współudział w tych badaniach. Studia należałoby rozpocząć w pierwszym rzędzie raczej od tych rejonów, gdzie kolej jest niewystarczająca dla obsługi przewozów, gdzie ma wąskie gardła, a więc od dużych węzłów i sieci przeciążonej (Stalinogród, Łódź, Kraków, Lublin itd.) — by stopniowo zasięgiem badań ogarnąć całą Polskę.

Aby jednak choć w grubszym przybliżeniu określić wielkość tych prac, pozwolę sobie w najogólniejszej formie rzucić program badawczy. Jedna ekipa badawczo-konstrukcyjna, składająca się z głównego projektanta, 2 pracowników badawczych kolejowych i 2 samochodowych,

czyli składająca się z 5 osób, będzie w stanie przeanalizować strukturę terenu (powiatu) i dać projekt usprawniający w okresie 3 do 4 miesięcy. A więc ekipa badająca teren jednego województwa potrzebuje około 4 lat. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że w Polsce mamy 19 województw, to chcąc przepracować strukturę komunikacyjną Polski Ludowej w okresie mniej więcej 4 lat potrzeba do tych prac stworzyć specjalne biuro studiów podległe PKPG, albo też oddział przy jednym z Biur Projektów i Studiów MK lub MTDiL, składający się z około 100 pracowników produkcyjnych. Koszty przeprowadzenia badań i opracowania projektów powinny ponosić Min. Kolei i Min. Transportu Drogowego i Lotniczego z kredytów inwestycyjnych na opracowanie dokumentacji przyszłościowej. Koszty te będą wynosiły ułamek procentu od oszczędności, które da nowa organizacja transportu w Polsce Ludowej.

Terenowe projekty nowej organizacji transportu po uzgodnieniu przez władze terenowe powinny być rozpatrywane na szczeblu PKPG z udziałem MK i MTDiL i powinny stać się podstawą wszelkich poczynań organizacyjnych i inwestycyjnych w zakresie transportu we wszystkich resortach Polski Ludowej.

Zagadnienie koordynacji przewozów i właściwego ustawienia gospodarki samochodowej w terenie wiąże się ściśle z uchwałami II Zjazdu Partii.

Przeprowadzenie należytej koordynacji przewozów prowadzi do bardzo poważnej obniżki kosztów własnych transportu w ogólnej gospodarce narodowej. Właściwe ustawienie transportu samochodowego w terenie wyzwoli rezerwy samochodowe, które będą mogły przejąć nierentowne przewozy kolejowe, kolej zaś, zwolniona od nieekonomicznych dla siebie przewozów, uzyska bardzo poważne zwiększenie zdolności przewozowej bez żadnych inwestycji. Przeprowadzenie więc całej akcji koordynacji przewozów może w bardzo poważnym stopniu przyczynić się do zmniejszenia inwestycji kolejowych w najbliższym planie 5-letnim, a środki zaoszczędzone na inwestycjach kolejowych, będą mogły być obrócone na inwestycje, zwiększające poziom dobrobytu ludności w myśl wskazań II Zjazdu Partii.

A. DERIBAS (ZSRR)

Ogólnogospodarcze znaczenie przyspieszania dostawy ładunków*)

Transport wg. określenia Marksa, jest czwartą gałęzią produkcji materialnej (po przemyśle wydobywczym, przetwórczym i rolnictwie) przedłuża proces produkcji, dostarczając produkty przemysłu i rolnictwa do miejsc ich spożycia. Transport umożliwia społeczeństwu korzystanie z wyprodukowanych dóbr, przewożąc je do miejsc przeznaczenia. Właściwie tylko po takim przemieszczeniu produktów kończy się proces produkcji.

1 W warunkach gospodarki socjalistycznej transport odgrywa specjalnie ważną rolę: jak największe przyspieszenie procesu produkcji i jak najszybsze włączenie produkcji przemysłowej i rolnej do obrotu towarowego, który jest jedną z najważniejszych zasad rozwoju gospodarki socjalistycznej.

Dlatego Partia Komunistyczna i Rząd Radziecki na wszystkich etapach walki o zbudowanie socjalizmu w ZSRR zwracali i zwracają wielką uwagę na rozwój transportu, a przede wszystkim transportu kolejowego, wykonującego jak wiadomo ponad 4/5 całej pracy przewozowej kraju. Partia zawsze nastawiała kolejarzy na rozwiązanie głównego zadania — na jak najszybszą dostawę ładunków gospodarki narodowej.

Na stalowych magistralach naszego kraju znajdują się każdorazowo w ruchu tysiące pociągów przewożących miliony ton różnorodnych ładunków. Wartość całej znajdującej się na kołach masy towarowej ocenia

się na około 26 miliardów rubli. W związku z tym, jeśli przyspieszymy dostawę ładunków do miejsc przeznaczenia chociaż o 1% to stworzymy możliwość wyswobodzenia z obrotu nie mniej jak ćwierć miliarda rubli i doprowadzenia szybciej do konsumenta wielkich zasobów materialnych.

Należy mieć na uwadze, że przewożone ładunki — to środki obrotowe przedsiębiorstw przemysłowych, rolnictwa i organizacji handlowych. Przyspieszenie dostawy tych ładunków — oznacza wyswobodzenie części środków znajdujących się w obrocie dla potrzeb rozszerzonej reprodukcji socjalistycznej. Przyspieszenie dostawy ładunków jest jedną z rezerw dalszego rozwoju przemysłu i rolnictwa i jednym z najważniejszych warunków polepszenia obrotu towarowego w kraju.

Jaki efekt ekonomiczny daje przyspieszenie dostawy ładunków, widać chociażby z następującego przykładu. Wg. średniorocznych danych w procesie przewozu znajduje się codziennie ponad 100 tys. ton cukru, a w okresie masowego przerobu buraka cukrowego ilość cukru, znajdującego się na kołach, wzrasta 3—4 krotnie. W ten sposób przyspieszenie przebiegu marszu z cukrem chociażby o 1% pozwala na zmniejszenie ilości znajdującego się w procesie przewozu cukru o ponad tysiąc ton, co równa się przeciętnej miesięcznej konsumpcji cukru przez ludność wielkiego miasta.

W procesie przewozu na kolejach znajduje się codziennie około 200 tysięcy ton takich ładunków, jak tekstylia, obuwie, odzież, galanteria, artykuły kosme-

*) „Gudok“ Nr 192/54 z dn. 14.VIII.1954 r.

tyczne. Ogólna wartość całej tej masy towarowej wynosi ponad 10 miliardów rubli. Przyspieszenie dostawy tych przedmiotów powszechnego użytku z punktów produkcji do punktów sprzedaży tylko o 1% wyswabia dla rynku towary na ogólną wartość do 100 milionów rubli. Można sobie wyobrazić jaka obfitość przedmiotów powszechnego użytku stoi za tą imponującą cyfrą!

Stale wzrastający rozmiar robót budowlanych w naszym kraju pociąga za sobą stały wzrost przewozów drzewa. Ponad 1,5 miliona metrów sześciennych znajduje się codziennie w drodze z rejonów leśnych do punktów ich zużycia. W związku z tym ponad 15 tys. m³ drzewa może być uwolnionych z obrotu, jeśli faktyczną szybkość dostawy drzewa przyspieszy się o 1%. Takiej ilości drzewa wystarczy do budowy ponad czterdziestu ośmiomieszkaniowych domów. W ten sposób przyspieszona dostawa każdego ładunku — to bezpośredni wkład kolejarzy w zwiększenie produkcji socjalistycznej, w zwiększenie obrotu towarowego i w podniesienie poziomu życiowego narodu radzieckiego.

2 Jak wiadomo dla kolei są ustalone określone terminy dostawy ładunków. Za przestrzeganie tych terminów transport ponosi odpowiedzialność materialną wobec odbiorców ładunków. Dotrzymanie terminów dostawy jest decydującym wskaźnikiem jakości pracy przewozowej.

Chociaż obowiązujące normy dostawy ładunków są dość lekkie, znaczna część ładunków dostarczana jest do punktów przeznaczenia po terminie. Ponad 20% przesyłek wagonowych i około 40% drobnicowych przebywa na miejsce przeznaczenia z niedotrzymaniem obowiązujących terminów, przy czym połowa wszystkich opóźnień przypada na niewielką grupę kolei: Świerdłowską, Przywołzańską, Kujbyszewską, Orenburską i Kazańską. Z ogólnej sumy kar, zapłaconych przez kolej Świerdłowską odbiorcom ładunków za nieterminową dostawę ładunków, ponad 1/3 ich poszła jako kary za niedotrzymanie terminów przewozu takich ładunków, które zostały przyjęte do przewozu na terenie kolei Świerdłowskiej, ale dłuższy czas nie były odprawiane i w rezultacie były przekazywane z opóźnieniem na sąsiednie magistrale. Ponad 11% z ogólnej sumy kar zapłacono za przeterminowanie dostawy ładunków przewożonych na krótkie odległości w granicach tej kolei. W ten sposób prawie połowa wszystkich przeterminowań na kolei Świerdłowskiej była spowodowana złą organizacją miejscowej pracy ładunkowej.

Zadanie przyspieszenia dostawy ładunków — to główne zagadnienie w pracy kolei. Jakimi drogami można rozwiązać to zadanie?

Przede wszystkim przez zwiększenie szybkości ruchu pociągów, a szczególnie szybkości handlowej. Zmniejszenie zbyt wielkiej różnicy między szybkością techniczną i handlową, która wynosiła w 1953 r. 11,5 km — oto droga likwidacji zbędnych zatrzymań wagonów ładownych. Istotnym wkładem w rozwiązanie tego zagadnienia jest ruch przodujących maszynistów o skrócenie ilości i długości postojów technicznych, o jazdę po szeregach odcinkach bez nabierania wody i oczyszczania paleniska.

Ważnym warunkiem przyspieszenia dostawy ładunków jest także przeprowadzona w transporcie likwidacja „równościowego systemu“ w rozkładzie jazdy i przywrócenie ogólnosieciowych pociągów bezpośrednich („sinyh“), w których bez przeformowywania wg. jednego rozkładu jazdy od stacji nadania do punktów przeznaczenia przewożone są ważniejsze ładunki dla gospodarki narodowej. W nowym rozkładzie ruchu pociągów przewidziano sformowanie 1546 pociągów ogólnosieciowych; w tej liczbie 162 przyspieszonych pociągów towarowych. Pozostałe pociągi ogólnosieciowego rozkładu jazdy — marszruty nadawcze i pociągi, formowane są na stacjach rozrządowych. Do grupy przyspieszonych wchodzi 78 pociągów towarowych, przeznaczonych do przewozu szybkościowych ładunków na ważniejszych kierunkach sieci, 54 — mlecznych i 30 do przewozu ładunków, wymagających wielkiej szybkości, kontenerów i drobnicy. Po raz pierwszy w rozkładzie włączono 6 ekspresów towarowych, w których winny biec specjalne składki wagonów-chłodzi z mechanicznym ochładzaniem.

Jednak nie wystarczy zestawić prawidłowo rozkład jazdy pociągów. Trzeba w pełni realizować założone w rozkładzie możliwości przyspieszenia dostawy ładunków, zabezpieczyć na stacjach i bocznicach wykonywanie w pierwszej kolejności operacji z „sinyimi“ pociągami i tak organizować całą pracę eksploatacyjną kolei, aby ściśle przestrzeganie rozkładu jazdy już teraz wpływało na przyspieszenie faktycznych terminów dostawy ładunków.

Znaczenie państwowe przyspieszenia dostawy ładunków szczególnie wzrasta teraz, kiedy w naszym kraju realizuje się program poważnego rozwoju rolnictwa. Kolejami jedzie ogromny potok ładunków dla wsi. Rozpoczęły się przewozy zboża. W tych dniach z południowych rejonów kraju do rejonów nowych upraw dla sprzętu urodzaju idą w wielkiej ilości kombajny i samochody. Zagadnienie tkwi w tym, aby możliwie jak najszybciej dostarczyć bogaty sprzęt techniczny na pola Kazachstanu i Syberii, zwiększyć szybkość przebiegu każdego pociągu z kombajnami i samochodami do 700 i więcej km na dobę, jak to osiągają przodujący dyspozytorzy i maszyniści. Należy mieć na uwadze, że zatrzymanie przebiegu marszruty z kombajnami chociażby o godzinę — to bezpośrednia strata w wydajności idących na żniwa maszyn, które przez ten czas mogłyby sprzątnąć do 100 ha zasiewów i wmlócić do 200 ton zboża.

Szczególnie odpowiedzialne zadania stoją teraz, w okresie masowych przewozów warzyw i owoców, przed pracownikami gospodarki chłodniczej. Od nich wymaga się szybkiej obsługi na drodze przebiegu „chłodnych“ pociągów, prowadzenia ich ściśle wg. rozkładu, przestrzegania ustalonych przepisów przewozu i tym samym nie tylko zabezpieczenia przyspieszonej dostawy do punktów spożycia cennych produktów spożywczych, ale i stwórzania warunków dla ich nienaruszalności przy przewozie.

3 Wielką rolę marszrutyzacji przewozów w przyspieszeniu dostawy ładunków. Znamienne jest, że marszruty zwykle przybywają do punktów przeznaczenia z wyprzedzeniem terminów dostawy o prawie 25% w stosunku do norm czasu, ustalonych dla tego rodzaju przewozów. Stąd wniosek: zwiększenie zarówno marszrutyzacji nadawczej, jak i technicznej, stwarza warunki dalszego skrócenia terminów dostawy ładunków.

Koniecznym warunkiem wzmożenia marszrutyzacji nadawczej jest ustalenie jednolitych procesów technologicznych pracy stacji ładunkowych i przylegających do nich bocznic. Taka technologia przewiduje naładunek w pierwszej kolejności marszrut, wykorzystania do tego wszystkich środków mechanizacji, jednoczesne dokonywanie takich technicznych i handlowych operacji, jak rewizja wagonów, ważenie, dozowanie itp. a także przygotowanie w terminie dokumentów przewozowych.

Dla dotrzymania ustalonych terminów dostawy ładunków wielkie znaczenie posiada terminowe wykorzystanie operacji początkowych i końcowych. Kolei daje się dobrać na wysłanie przyjętego do przewozu ładunku. Skrócenie tego czasu w drodze przyspieszonego wykonania operacji jest ważną rezerwą przyspieszenia dostawy ładunków. W związku z tym należy starać się o szerokie spopularyzowanie przodującego doświadczenia wielokrotnych operacji ładunkowych z tymi samymi wagonami w ciągu doby, pomyślnie stosowanego na Jegorszyńskim oddziale kolei Świerdłowskiej i Iłowskiem oddziale kolei Donieckiej. Znaczenie tej metody dla przyspieszenia dostawy ładunków polega na tym, że ścisłym normowaniem czasu trwania naładunku i wyładunku te operacje ładunkowe są przyspieszone 3—4 krotnie i tym samym wykorzystuje się rezerwę, istniejącą w obowiązujących terminach dostawy ładunków. Temu samemu celowi — przyspieszeniu dostawy ładunków kosztem skrócenia czasu na operację początkową i końcową — odpowiada twórcza inicjatywa, przejawiana przez kolektywy 22 stacji Donbasu i przez wydziały transportowe 18 przedsiębiorstw na Uralu.

Terminowa dostawa ładunków w znacznej mierze zależy od pracowników gospodarki wagonowej i służb handlowych. Badanie wykazało, że z ogólnej ilości znajdujących się w ruchu wagonów ładownych około

3 tysięcy zatrzymuje się codziennie na sieci z powodu braków technicznych i handlowych, przy czym niektóre wagony czekają na naprawę nie kilka dób, ale tygodni. Znaczący to, że na stacjach naładunku winna być ustanowiona ścisła kontrola podstawiania wagonów w pełni sprawnych, że nie można zezwalać na nadanie niedbale naładowanych wagonów i bez dostatecznego wzmocnienia i przywiązania ładunków.

Transport kolejowy opiera swoją pracę na podstawie ścisłej współpracy z innymi rodzajami transportu ZSRR organizując w tym celu system mieszanych połączeń bezpośrednich. Przewóz w mieszanym połączeniu bezpośrednim oznacza, że dla ładunku, przyjętego na jakiegokolwiek stacji lub przystani, zabezpieczony jest przebieg bez zatrzymań kolejami i drogami wodnymi. Pracownicy transportu kolejowego i wodnego ponoszą jednakową odpowiedzialność za terminową dostawę takich ładunków. Grubszym przekroczeniem są fakty zatrzymania ładunków, nadanych w komunikacji łamanej, na punktach przeładunków, co prowadzi do łamania terminów dostawy ich do miejsc przeznaczenia i podrywa samą ideę mieszanych połączeń bezpośrednich. Na kolei kazańskiej, kierunku Drużynino-Agryz, systematycznie nagromadzają się setki wagonów z ładunkami idącymi do przeładunku na Kamę, które w ten sposób przychodzą do punktu przeładunku z wielkimi opóźnieniami.

W całym systemie przedsięwziąć z zakresu szybkiej dostawy ładunków trzeba zwracać szczególną uwagę na przyspieszenie dostawy przedmiotów powszechnego użytku, których znaczna część idzie przesyłkami drobnicowymi. Bezwarunkowe wykonanie terminów dostawy przesyłek drobnicowych, które będą stale wzrastały, zależy przede wszystkim od pracowników stacji, gdzie dokonywane jest sortowanie przesyłek drobnicowych. Trzeba w pełni mechanizować sam proces sortowania.

Na kolejach jest nie mało stacji, gdzie pomyślnie walcą o każdą godzinę przyspieszenia dostawy przesyłek drobnicowych. Na stacjach Jasinowałaja Kolei Donieckiej, Moskwa — towarowa Kolei Moskiewsko - Ria-

zańskiej zabezpiecza się uprzednie grupowanie i nadawanie wszystkich przybyłych w ciągu doby ładunków. Jednak są jeszcze i takie stacje, jak Orenburg i Saratów, gdzie stale nagromadza się większa ilość nierozsortowanych wagonów z drobnicą. To stwarza łamanie terminów dostawy ładunków.

Nie mniejszą rolę dla przyspieszenia dostawy towarów powszechnego użytku odgrywa organizacja przyspieszonego przebiegu pociągów zbiorowych, zbiorczo-rozdzielczych wagonów i kontenerów. Pracownicy służby ruchu i handlowej Kolei Lwowskiej, Południowej i szeregu innych, osiągnęli pomyślny przebieg wg rozkładu wagonów zbiorczo - rozdzielczych. Trzeba doświadczenia tych kolei rozszerzyć na całą sieć i przede wszystkim na takie pozostające w tyle koleje jak Południowo - Uralaska i Omska, gdzie czas przebiegu wagonów zbiorczo - rozdzielczych przewyższa normę półtora do dwukrotnie.

Ładunek w kontenerach — to z zasady najbardziej cenny. Wystarczy powiedzieć, że w komplecie kontenerów, załadowanych na jedną platformę, znajdują się często wartości materialne na sumę do 1 miliona rubli. Spowodowanie zwolnienia przebiegu takiego ładunku jest szczególnie niedopuszczalne. Jest wiele takich przypadków, kiedy platformę z kontenerami bez potrzeby „tacza się” po torach stacji, nie podstawia się w terminie do rampy lub platforma ma przestoje „w oczekiwaniu dźwięku”. Nawet i na samych punktach, przeznaczonych dla kontenerów, nie zawsze zabezpiecza się terminową dostawę przybyłego ładunku do składu odbiorcy.

Radziecki transport kolejowy ma wszystkie warunki ku temu, aby szybkościowo przewozić ładunki, dostarczać je do punktów przeznaczenia bez opóźnień; transport radziecki rozporządza mocną techniką, doświadczeniami i oddanymi sprawie kadrami. Zagadnienie polega na tym, żeby zaktywizować wszystkie rezerwy, szeroko wykorzystywać przodujące doświadczenia.

Przyspieszenie dostawy ładunków — to jedno z ważniejszych zadań ogólnogospodarczych, o wykonanie którego winien walczyć każdy kolejarz.

Tłumaczył Cz. Gieraltowski

M. MADEYSKI (Warszawa)

Organizacja samochodowych linii towarowych

(artykuł dyskusyjny)

Z uruchamianiem obszarowej regularnej komunikacji towarowej na całym obszarze kraju łączy się nie tylko możliwość rozwiązania problemu komunikacyjnego wsi, ale również odciążenia kolei od przesyłek na krótkie odległości; w pierwszej fazie drobnicy a w następnej — wszystkich rodzajów przesyłek.

W rzeczywistości zatem linie komunikacji towarowej powinny tworzyć zwarty jednolity system sieci komunikacyjnej zaspakajający obszarowe potrzeby przewozowe, głównie obszarów wiejskich oraz tych miast i osiedli które do obecnej chwili nie mają komunikacji kolejowej w ogóle. Miał takich jest obecnie jeszcze kilkadziesiąt.

Punktem wyjścia przy planowaniu linii komunikacji towarowej powinno być założenie, że każda miejscowość powinna mieć w przyszłości zapewnioną możliwość korzystania z komunikacji regularnej. Porównując gęstość sieci kolejowej z drogową, istnieje możliwość zagęszczenia sieci komunikacyjnej prawie pięciokrotnie zarówno w stosunku do obszaru jak i ludności:

	na 100 km ²	na 10000 miesz.
Długość eksploatacyjna linii kol.	6,0 km	8,9 km

Doprowadzenie do takiego zagęszczenia linii komunikacji towarowej może być jednak celem perspektywicznym, natomiast zadaniem planowania linii komunikacji towarowej na obecnym etapie powinno być ustalanie kolejności ich uruchamiania, a więc ocena hierarchii potrzeb i realnych możliwości ich zaspokojenia.

Nasuwa się pytanie, czy tak określony cel jest w ogóle możliwy do osiągnięcia?

Ocena możliwości realizacji pełnego pokrycia kraju liniami komunikacji towarowej zależy od następujących czynników:

- 1) posiadania dostatecznej liczby odpowiedniego taboru,
- 2) dostatecznej gęstości dróg i ich stanu technicznego,
- 3) stworzenia prawidłowej sieci organizacyjnej,
- 4) posiadania dostatecznej ilości kwalifikowanego personelu.

Wszystkie cztery warunki, są całkowicie możliwe do zrealizowania, oczywiście etapowo, podobnie jak została zrealizowana regularna obsługa autobusowa, której stan obecny może ułatwić orientację również w zakresie regularnej komunikacji towarowej.

Linie autobusowe pokrywają obecnie około 33 tys. km dróg. Obsługują one 7.200 przystanków, co daje 1 przystanek na 4,5 km obsługiwanej drogi. Ponieważ liczba miejscowości w Polsce (bez małych osad) wynosi ponad 20 tys.

przeto można przyjąć że układ ten średnio dla całego kraju jest prawidłowy.

Nie ulega wątpliwości, że różnice w gęstości dróg pomiędzy poszczególnymi obszarami kraju są większe od różnic w strukturze ekonomicznej poszczególnych obszarów i w zagęszczeniu osiedli. Wynika stąd że na zachodnich, północnych i południowo-zachodnich obszarach kraju nie wszystkie drogi bite powinny być pokryte liniami komunikacji towarowej, zaś na wschodnich obszarach gęstość dróg bitych będzie niewystarczająca. Ponieważ określenie tych dysproporcji wymaga specjalnych studiów, przeto dla celów orientacyjnych można przyjąć średnie dla całego kraju zagęszczenie dróg za prawidłowe.

Gdyby zatem założyć, że długość dróg bitych powinna być zwiększona w jednych obszarach, a w innych nie w pełni wykorzystana, to jako perspektywę na przyszłość można przyjąć 100.000 km dróg bitych, które powinny być pokryte liniami komunikacji towarowej. Oznaczałoby to, że po okresie rozwojowym linie te po-

winny obsługiwać ok. 20.000 miejscowości (przystanków).

Linie te będą miały różną częstotliwość od 3-krotnej tygodniowo do 2-krotnej dziennie. Większej częstotliwości nie należy przewidywać, gdyż zastąpi ją większy tonaż pojazdów. Średnio można liczyć jeden dwustronny kurs dziennie przy czym, jak to było wyliczane, przeciętna długość linii wynosić powinna 75 do 100 km. Wynika stąd, że samochód obsługujący 1 linię powinien wykonywać dziennie 150—200 wozokilometrów na linię. Po przeliczeniu okazuje się, że do pełnej obsługi linii regularnych na terenie całego kraju będzie trzeba w przyszłości 1330 samochodów, co przy wskaźniku gotowości technicznej 0,80 daje 1666 samochodów inwentarzowych. Przyjęcie wskaźnika 0,80 wydaje się możliwe ze względu na stosunkowo łatwiejsze warunki techniczne eksploatacji.

Jeżeli założymy np., że pełna obsługa powinna być realizowana w ciągu 5-ciu lat otrzymujemy następujące dane:

Lp.	Liczby samochodów			Liczba uruchamianych linii po 75 km	Długość uruchamianych linii w km	Liczba przystanków (obsług. miejscowości)	Obszar kraju obsług. w km	Przybliżony koszt zakupu taboru licząc po 75 tys. zł (w tys. zł.)	Średnia dzienna liczba wozokm
	zakupowanych	stan inw.	stan got. tech.						
1	160	160	130	130	9750	2200	80000	120000	19500
2	300	460	370	370	27750	6200	86200	22500	57500
3	400	860	690	690	51750	11500	161200	30000	103'00
4	400	1260	1010	1010	75750	16830	235600	30000	153000
5	400	1660	1330	1330	100000	20000	310000	30000	200000

Dziennie koszty eksploatacyjne licząc po 3 złote za 1 wozokm wyniosą ok. 600.000 zł. Wobec tego licząc średnią realizację z tonokm na 1 zł. linie te, aby nie powodowały deficytu, powinny wykonywać 600 000 tonokm, co oznacza, że powinny przewozić średnio 3 tony na 1 km linii. Są to wielkości całkowicie realne.

Rzecz jasna, że zagadnienie rentowności w tym przypadku musi być rozważane w skali całego kraju, ponieważ z góry można założyć, że część linii będzie przez dłuższy czas deficytowa. Ten planowy deficyt powinien być pokryty przez linie rentowne, przy czym liczyć należy, że w miarę aktywizacji obszarów zacofanych gospodarczo sytuacja będzie się polepszać.

Obecna liczba ekspozytur PKS wynosi ok. 100 wobec tego przyrost taboru w wysokości 1660 samochodów daje średnie zwiększenie taboru ekspozytury o 16 szt. Licząc na co najmniej 50% wzrost liczby ekspozytur w ciągu najbliższych 5-ciu lat, otrzymujemy przyrost 11 szt. na ekspozyturę, co nie wydaje się przeciążeniem istniejącego zaplecza technicznego.

Natężenie przewozów na poszczególnych liniach będzie różne. Wydaje się, że uwzględniając opisane poprzednio założenia, można przyjąć, że linie będą uruchamiane przy prawdopodobieństwie natężenia dziennego co najmniej 3-tonowego lub tygodniowego co najmniej 9-cio tonowego.

Natężenia te można dla ustalenia potrzebnego asortymentu taboru zgrupować w następujący sposób:

Natężenie przewozów dziennie	Potrzebny tabor		
	samochody	przyczepy	razem (zespół)
do 4 ton	4 ton	—	4 ton
od 4 do 7	4 „	3 ton	7 „
od 7 do 10 ton	10 „	—	10 „
od 10 do 15 ton	10 „	5 „	15 „
ponad 15 ton	10 „	10-15 „	20-25 „

Wynikałoby stąd, że dwoma typami samochodów (np. Star 20 i SPA) oraz dwoma, względnie trzema wielkościami przyczep udoskalca można wszystkie potrzebne wielkości tonowe. Posługiwanie się przyczepami umo-

żliwi również elastyczne dostosowywanie się do okresowo zmieniających się natężeń przewozowych. Ze względu na niewątpliwą konieczność jak najdalej idącego obniżenia kosztów własnych, a w konsekwencji taryfy — do przewozów tych powinien być raczej zastosowany samochód z silnikiem na olej napędowy. W niektórych przypadkach może okazać się celowe wprowadzenie komunikacji mieszanej osobowo-towarowej, co pociągnie za sobą konieczność używania autobusów z powierzchnią ładowną lub autobusów z 3-tonową przyczepą towarową.

Najpoważniejszym problemem związanym z uruchamianiem linii komunikacji towarowej jest organizacja. Zagadnienie organizacji należy rozpatrywać w dwóch aspektach: przedsiębiorstw i linii.

Organizację linii komunikacji towarowej należy oprzeć na przedsiębiorstwach PKS, powierzając zarówno organizację linii jak i ich eksploatację służbie spedycyjnej. Obecnie istniejąca i rozbudowywana sieć placówek spedycyjnych powinna stać się podstawą organizacyjną sieci komunikacyjnej. Tabor potrzebny do obsługi linii powinien być w dyspozycji służby spedycyjnej i wyłączony z ogólnej gospodarki przewozowej PKS ze względu na odrębne warunki eksploatacyjne i inne w związku z tym wskaźniki jakościowe.

Zarówno dział prowadzący linie regularne, jak i poszczególne linie powinny być na wewnętrznym rozrachunku gospodarczym. Można by wysunąć koncepcję silnego powiązania kierowcy z obsługiwaną linią i w ten sposób zmienić kierowcę w gospodarza linii, a w drodze rozrachunku gospodarczego (choćby ograniczonego) powiązać jego płacę z wynikami eksploatacyjnymi linii. Będzie to szczególnie możliwe na liniach o częstotliwości nieprzekraczającej jednego kursu dziennie, a więc na liniach obsługiwanych przez jeden samochód i jednego kierowcę.

Warunkiem podstawowym spełniania zadań i dalszego rozwoju linii jest pełna 100% regularność przewozów. Pod pojęciem regularności rozumieć należy wykonywanie wszystkich rozkładowych kursów na całej długości linii oraz ścisłe przestrzeganie rozkładowej punktualności. Cecha ta jest warunkiem i podstawą zaufania społeczeństwa.

Taryfa towarowa określa, że minimalny rozkład jazdy oznacza wykonywanie co najmniej 1 kursu na ty-

dzien w każdą stronę. Częstotliwość tę należy uznać za niewystarczającą. Rzadkie kursy powodują ogromny spadek wykorzystania linii, gdyż mało jest tak nieterminowych przesyłek, które mogłyby przez tygodnie oczekiwać na przewóz, wobec czego wysyłane są one innymi sposobami — przeważnie tzw. „okazjami”. Jako minimalną częstotliwość należy przyjąć co najmniej 3 kursy na tydzień w każdą stronę.

Dzienny rozkład jazdy w większości przypadków powinien uwzględniać przewozy w godzinach porannych o kierunku wieś-miasto, a w godzinach popołudniowych miasto-wieś. Rozkład taki wynika z potrzeb ludności miasta tzn. dowozu ładunków do miasta w czasie gdy wszystkie placówki gospodarcze są czynne. W godzinach popołudniowych następuje rozwójka ładunków z miasta: zakupionych lub odebranych przez ludność wiejską lub przygotowanych przez centrale dystrybucyjne, kolej i pocztę w godzinach normalnej pracy.

Organizacja sieci komunikacji towarowej łączy się ściśle, jak wspomniano, z przejściem od kolei przewożów na krótkie odległości. Teza ta wynika z następujących przesłanek:

1) przesyłki kolejowe na krótkich odległościach muszą być przejęte przez transport samochodowy,

2) rozproszona praca taboru samochodowego tylko dla potrzeb odciążenia kolei od przewożów drobnicy i ładunków niecałowagonowych nie byłaby ekonomicznie celowa ze względu na niedostateczne wykorzystanie potencjału przewozowego taboru samochodowego (wykorzystanie przebiegu), tym bardziej, że są to przeważnie przewozy o bardzo zmiennej częstotliwości,

3) gdyby nawet nad aspektem ekonomicznym tego zagadnienia przejść do porządku, to i wówczas nie rozwiązana byłaby sprawa dostatecznie gęstej organizacji sieci transportowej, umożliwiającej operatywne wykorzystywanie taboru przy przewożach przejmowanych z kolei,

4) nie jest realna koncepcja zastępowania komunikacji regularnej przewożami nieregularnymi ze względu nie tylko na wartość samej cechy regularności, ale również ze względu na zupełnie odmienną organizację i podejście eksploatacyjne.

Równie istotnym problemem przy organizacji linii komunikacji towarowej jest przejście od poczty przesyłek paczkowych. Istniejące w tym zakresie porozumienie między PKS (przewozy autobusowe) a pocztą może

być znacznie rozszerzone i w pełni wykorzystane. Porozumienie to powinno umożliwić również wykorzystanie urzędów i agencji pocztowych jako placówek spedycyjnych PKS, (podobnie jak obecnie urzędy pocztowe pełnią funkcje oddziałów PKO). Urzędy te i agencje mogłyby wówczas przyjmować i odbierać wszelkie przesyłki drobnicowe: w ramach do 10, względnie 20 kg dla obrotu pocztowego, zaś przesyłki przekraczające tę wagę dla spedycji PKS.

W miejscowościach, w których nie byłoby urzędów i agencji pocztowych, funkcje te w drodze umów specjalnych mogłyby być powierzane organizacjom Samopomocy Chłopskiej.

W miastach, w których krzyżować się będzie kilka linii komunikacyjnych lub w których natężenia będą dostatecznie silne, powinny być organizowane placówki spedycyjne PKS. W miastach takich, jak i we wszystkich większych, powinna być organizowana dostawa-przesyłek do klienta zgodnie z odpowiednimi przepisami taryfy towarowej.

Linie komunikacji towarowej powinny być dwójakiego rodzaju: zwykłe i ekspresowe, obsługujące wynikające z powiązań gospodarczych przewozy pomiędzy większymi ośrodkami miejskimi lub przemysłowymi.

Przykładowo przeprowadzone orientacyjne obliczenia (teoretyczne) dla północno-wschodniego regionu kraju wykazały, że uruchamiając kilkanaście linii komunikacji towarowej obsługiwanych przez 10 — 15 samochodów, można uzyskać pełne zaspokojenie obszarowych potrzeb przewozowych. Poza tym uruchomienie tych linii umożliwi skasowanie ok. 300 km linii kolejowych o małym natężeniu przewożów (w tym 2 węzły kolei wąskotorowych) oraz zamknięcie ok. 100 stacji kolejowych dla przesyłek na krótkie odległości, w niektórych przypadkach dla całego ruchu towarowego.

Podobne wyniki można osiągnąć na podstawie podobnych obliczeń w rejonie trójmiasta Gdańsk-Gdynia, Żuław i powiatów przyległych. Wydaje się, że tego rodzaju eksperyment powinien być przeprowadzony w wybranym regionie i posłużyć jako przykład pełnego prawidłowego rozwiązania problemu komunikacji regularnej.

Przeprowadzenie eksperymentalnej organizacji powinno być powierzone specjalnej ekipie pracowników PKS, którzy zdobyte doświadczenia przeniesliby następnie na pozostałe tereny.

K. KACPERSKI (Warszawa)

Samochody samowyladowcze dla budów piątej pięciolatki

W miesięczniku radzieckim „Przemysł samochodowy i traktorowy” („Awtomobilnaja i Traktornaja Promyszlenność” Nr 8 sierpień 1953 r.) pod powyższym tytułem znajdujemy ciekawy artykuł pracowników Laboratorium Samochodowego Akademii Nauk Związku Radzieckiego, laureata Stalinskiej Nagrody akad. J. A. Czudakowa i kand. nauk. techn. D. P. Wielikanowa. Spostrzeżenia tego artykułu są niezmiernie cenne jako zwiastun zwrotu w budowie radzieckich samochodów samowyladowczych. — Oprócz tego artykułu ten jest przykładem walki prowadzonej jednocześnie w dwóch kierunkach. Pierwszy z tych kierunków to walka o odpowiednią organizację pracy transportu w budownictwie, organizację zaplecza technicznego, budowę ulepszonych nawierzchni itp. (patrz Transport Nr 6/53.10/53). Drugi, to walka o przystosowanie samochodów pracujących w budownictwie do specyficznych warunków ich pracy, co jest tematem niniejszego artykułu. Ze względu na charakter naszego pisma dość pobieżnie potraktujemy stronę techniczną artykułu, natomiast obszerniej stęścimy jego część ekonomiczną.

Jednym z podstawowych środków mechanizacji budownictwa są samochody samowyladowcze. Na budo-

wie kanału Wołgo-Dońskiego im. Lenina, transport samochodowy przewiózł 131 milionów ton materiałów budowlanych i ziemi, w tej liczbie: ziemi spod koparek 38,5 milionów ton, co stanowi 22% ogólnej pojemności wykonanych robót ziemnych, betonu 2580 tys. m³ czyli 90% ogólnej pojemności robót betonowych, innych materiałów — 25,1 mil. ton.

Najbardziej szerokie zastosowanie na wszystkich budowach miały samochody samowyladowcze marki MAZ-205 o ładowności 5 ton i samochody samowyladowcze marki ZIS-585 o ładowności 3,5 ton.

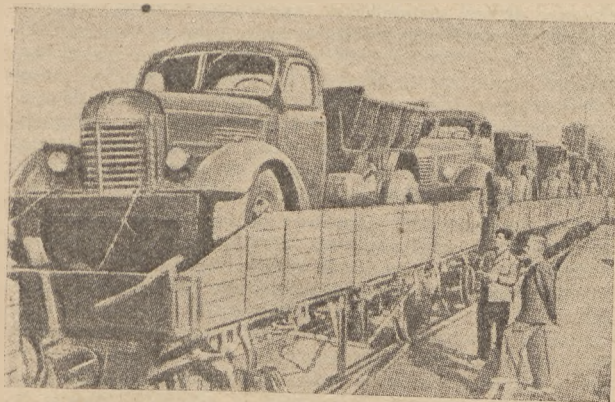
Dla wielkich budów komunistów zostały opracowane specjalnie konstrukcje samochodów samowyladowczych o wielkim tonażu: 10-tonowego JAZ-210 E — i 25-tonowego MAZ — 525. Samochody te już pracują w budownictwie.

Jednakże wykorzystanie samochodów samowyladowczych jest wciąż jeszcze niedostateczne, na skutek niedostosowania ich konstrukcji do specyficznych warunków pracy w budownictwie. — Dyrektywy XIX Zjazdu Partii wskazały na konieczność polepszenia wykorzystania samochodów i znacznego obniżenia kosztów własnych transportu samochodowego. Dlatego też za-

danie dostosowania konstrukcji samochodów samowyladowczych do warunków pracy w budownictwie, jest bardzo aktualne.

Doświadczenia uzyskane w tym kierunku na wielkich budowach pozwalają na zastosowanie do ich konstrukcji tych wszystkich zmian, które powinny być wniesione.

Do lat ostatnich wszystkie krajowe samochody samowyladowcze były konstruowane na bazie podwozia zwykłych samochodów ciężarowych, skrzyniowych. Różnica w konstrukcji polegała jedynie na zastosowaniu odmiennego typu nadwozia oraz mechanizmu podnośnika. Wymagania konstrukcyjne samochodów samowyladowczych w stosunku do podwozia i trwałości poszczególnych zespołów w rzeczywistości są inne niż w samochodach skrzyniowych.



Transport wywrotek ZIS 585

Dopóki samochody samowyladowcze były produkowane w stosunkowo małych ilościach w porównaniu z samochodami skrzyniowymi i były użytkowane w warunkach mało się różniących od pracy samochodów skrzyniowych, produkowanie samochodów samowyladowczych o odmiennej konstrukcji było niezwykle utrudnione. Obecnie sytuacja radykalnie się zmieniła. Ogromny rozwój budownictwa, zwłaszcza robót prowadzonych na nieznanej dotychczas skale, wymaga od przemysłu samochodowego znacznego powiększenia produkcji samochodów samowyladowczych, już podczas czwartej pięciolatki. W przyszłości produkcja tych samochodów będzie stale wzrastała.

Dlatego bardzo aktualne jest usunięcie zależności konstrukcji samochodów samowyladowczych od historycznej konstrukcji samochodów skrzyniowych i zastosowanie do podwozi pewnych, koniecznych zmian i uzupełnień. Zmiany te, przy zachowaniu koniecznej unifikacji, powinny zapewnić samochodom samowyladowczym bardziej wydajną pracę w warunkach budownictwa. Różnice konstrukcyjne podwozi samochodów samowyladowczych powinny uwzględniać wszystkie specjalne warunki pracy tych samochodów w budownictwie.

Warunki drogowe.

Samochody samowyladowcze pracują przeważnie na drogach gruntowych. Często zmiana miejsc na i wyładunkowych, tak charakterystyczna dla pracy w budownictwie, jest poważną przeszkodą dla zbudowania specjalnych dobrych dróg dojazdowych. Drogi dojazdowe w budownictwie są w olbrzymiej większości naturalne, nieprofilowane, gruntowe drogi, są one w razie konieczności wyrównane przy pomocy spychacza i tylko w niektórych miejscach umocnione żwirami lub szlakami.

Ubijanie takich dróg przeprowadzają zazwyczaj same samochody samowyladowcze. Spadki dróg dojazdowych bywają b. znaczne, na wyjazdach z wykopów i wyrw często dochodzą do 25—30% (do 10°) tj. granicznej wysokości, którą samochody samowyladowcze takie jak np. ZIS — 585 i MAZ — 205 są w stanie pokonać na pierwszej przekładni po suchej drodze i przy sprawnym sta-

nie silnika i nieprzeciążaniu nadwozia. Największe dopuszczalne spadki w budownictwie drogowym wynoszą 9% dla dróg 5-tej klasy. Najcięższe warunki drogowe dla samochodów samowyladowczych stanowią miejsca za i wyładunkowe. Zarówno ruszanie załadowanego ziemią samochodu z miejsca, jak i jego manewrowanie odbywa się często po pulchnej ziemi, przy jednoczesnym głębokim zanurzeniu wszystkich kół w gruncie. Nierzadko zdarzają się wypadki grzeźnięcia samochodów samowyladowczych. Wysiłki kierowców przezwyciężenia grzeźnięcia, drogą wykorzystania mocy silnika przy jednoczesnym raptownym włączeniu sprzęgła, są często przyczyną uszkodzeń mechanizmów przekazujących.

Celem lepszego przezwyciężania trudności, przy manewrowaniu i ruszaniu z miejsca oraz na gorszych odcinkach dróg, należy w samochodach samowyladowczych podwyższyć stosunek przekładni pierwszego i wstępnego biegu. Stosunku wyższych przekładni zmniejszać nie należy, ażeby nie spowodować wyższego zużycia paliwa oraz szybszego zużywania się silnika, przy pracach samochodów w stosunkowo dobrych warunkach drogowych.

W okresie zimowym, wiosennym i jesiennym bardzo często zdarzają się wypadki grzeźnięcia samochodów samowyladowczych, spowodowane poślizgiem kół. Dlatego na wszystkich samochodach samowyladowczych, używanych w budownictwie, należy stosować specjalne opony terenowe z zaczepami gruntowymi.

W okresie letnim podczas suchych, upalnych dni na drogach gruntowych budów tworzy się duża ilość pyłu, która z powodu nieustannego ruchu ciężkich samochodów bezustannie unosi się w powietrzu. Podczas bezwietrznej pogody samochody pracują w atmosferze zawierającej 1,5—2 g pyłu na 1 m³ powietrza. Pył nie tylko dostaje się do silnika i innych zespołów, powodując ich przedwczesne zużycie, ale powoduje małą widzialność drogi, utrudniając w znacznym stopniu pracę kierowcy.

Samochody samowyladowcze pracujące w tych warunkach, powinny posiadać dwustopniowe filtrowanie powietrza przeznaczonego dla silnika i kompresora. Oprócz tego powinna być przed niszczącym wpływem pyłu zabezpieczona instalacja elektryczna, przybory kontrolne, mechanizmy smarowane. Powinno być zapewnione również filtrowanie powietrza dopływającego do kabiny kierowcy.

Warunki na i wyładunku

Wyładunek samochodów samowyladowczych odbywa się głównie przy pomocy koparek, dźwigów mechanicznych, transporterów lub też bezpośrednio z zasobników. Przy takim ładowaniu możliwy jest zawsze upadek do skrzyni większych mas ziemi, kamienia itp., które mogą spowodować jej uszkodzenie, względnie uszkodzenia kabiny, ramy lub nawet zawieszenia, czy też innych części samochodu.

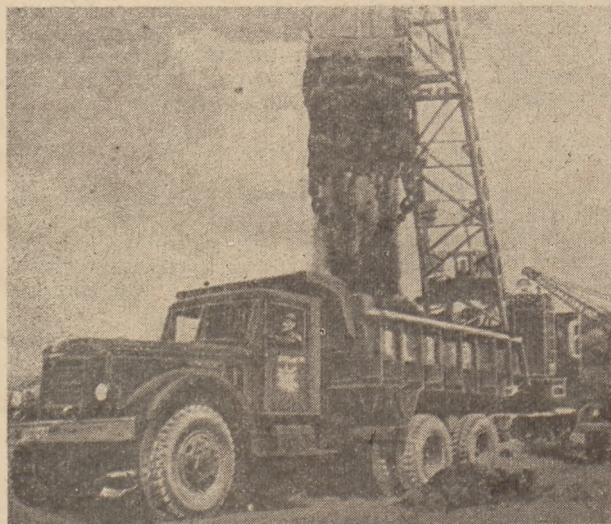
Takie wypadki są szczególnie częste przy ładowaniu za pomocą koparki, w warunkach szybkiego tempa robót, przy usiłowaniu zabezpieczenia maksymalnej wydajności koparek i samochodów samowyladowczych. W takich warunkach, w których każdy ułamek sekundy pracy mechanizmów odgrywa swoją rolę, trudno jest liczyć na stopniowe opuszczanie kosza koparki i ostrożny wyładunek urobku — na samochód samowyladowczy.

Naładunek na samochody samowyladowcze przez wysokowydajne koparki przy intensywnym tempie robót wymaga podwyższenia wytrzymałości nadwozia, ramy, resorów, i ich zamocowań, jak również zabezpieczenia kabiny od uszkodzeń, drogą zainstalowania ochronnego daszku na nadwoziu, analogicznie do zastosowanego już na samochodach samowyladowczych MAZ-525 i JAZ-210E, albo też drogą wzmocnienia dachu kabiny.

Szybkie tempo pracy, nieprzerwany łańcuch samochodów samowyladowczych zmuszają kierowców, ażeby zapobiec niepotrzebnej stracie czasu, do pracy ze zdjętymi tylnymi kłapami skrzyni. Konieczne jest automatyzowanie kierowania tylną kłapą lub też zastosowanie przy samochodach samowyladowczych, pra-

cujących wewnątrz placu budowy, nadwozi kształtu gondoli bez odrzucanej tylnej klapy.

Nadwozia tego kształtu posiadają samochody samowyladowcze MAZ-525 i JAZ-210E, które klap tylnych nie posiadają. Miejsca ładunkowe często wymagają od kierowcy przeprowadzania manewrów i powodują stratę cennego czasu na podstawienie samochodu samowyladowczego pod koparkę. W tych warunkach samochody trzyosiowe są mało wydajne. Pożądane aby samochód samowyladowczy był dwuosiowy o możliwie najkrótszym podwoziu, małym promieniu skrętu, lekko powracającą kierownicą i dobrą widzialnością z siedzenia kierowcy, tak w kierunku jazdy, jak również i do tyłu.



Samochód samowyladowczy „JAZ-210E“

Samochody samowyladowcze często przewożą ładunki o dużej przyczepności, np. mokrą, gliniastą ziemię. Przy rozładunku ich wskutek zbyt małego kąta nachylenia skrzyni (48–50°), część ładunku pozostaje w skrzyni, co powoduje dodatkowe straty czasu na jego usunięcie. Kierowcy starają się zaradzić temu brakowi przez smarowanie wewnętrznej części nadwozia użytym olejem lub też polerowaniem nadwozia specjalnymi szczotkami. Te środki jednak są mało skuteczne, kąt nachylenia nadwozia samochodów samowyladowczych, przy rozładunku powinien być nie mniejszy od 60°.

W niektórych warunkach pracy niezbędny jest wyładunek masy samochodu samowyladowczego nie do tyłu, ale w bok. Taka praca byłaby bardzo wskazana przy budowie grobli, nasypów i w tych wszystkich przypadkach, kiedy ładunek jest zrzucany niżej poziomu kół samochodu samowyladowczego. Według danych Budowy Kujbyszewskiej Elektrowni Wodnej ilość takich samochodów samowyladowczych powinna wynosić około 30% ogólnej ilości samochodów samowyladowczych, pracujących w budownictwie. Dotychczas przemysł radziecki nie produkował tego rodzaju samochodów. Dlatego jest konieczne opracowanie konstrukcji i jaknajszysze zorganizowanie produkcji samochodów samowyladowczych z bocznym podnoszeniem nadwozia.

Warunki przewozów

Praca samochodów samowyladowczych na dużych budowach odznacza się stosunkowo mniejszym promieniem jazdy i niższymi średnimi szybkościami technicznymi przewozów, w porównaniu z samochodami skrzyniowymi. Wg danych budowy Kanału Wołgo-Dońskiego średni promień jazdy dla samochodu samowyladowczego wynosi 2,65 km, dla samochodów samowyladowczych pracujących na budowach m. Moskwy — 6,6 km.

Analogiczne średnie długości jazdy wynoszą dla samochodów skrzyniowych 10–15 km, a w poszczegól-

nych wypadkach 37–40 km. Średnia techniczna szybkość samochodów samowyladowczych ZIS-535 na budowie kanału Wołgo-Dońskiego nie przewyższała 15,9 km/godz., a samochodów pracujących w m. Moskwie i Okręgu Moskiewskim 20–22 km/godz.

Warunki pracy samochodu samowyladowczego wymagają daleko częstszej zmiany przekładni i dłuższej jazdy na niższych przekładniach. Wykorzystanie na samochodach samowyladowczych piątej podwyższającej przekładni w praktyce jest prawie niemożliwe. Dane uzyskane z zakładów naprawczych wskazują na konieczność wprowadzenia zmian w konstrukcji skrzynki przekładniowej samochodów samowyladowczych. Powinna ona być obliczona na częste zmiany przekładni i na dłuższe jazdy na przekładniach niższych. Piąta podwyższająca przekładnia jest zbyt cenna.

Zważywszy na niższe średnie szybkości techniczne, osiągane przez samochody samowyladowcze, celowe byłoby poczynić odpowiednie zmiany w systemie chłodzenia, ażeby zapobiec zdarzającym się dość często wypadkom zagotowania wody. Prace samochodów samowyladowczych jako przebiegające przy stosunkowo niższych szybkościach niż praca samochodów skrzyniowych pozwala na przypuszczenie, że przy poczynieniu odpowiednich zmian konstrukcji gaźnika można byłoby cokolwiek zmniejszyć zużycie paliwa.

Praca samochodów samowyladowczych wymaga stosunkowo dużo jazdy tylnym biegiem. Na niektórych budowach jazda taka może dochodzić do 40% ogólnego przebiegu. Istniejące standardowe liczniki, w czasie ruchu samochodu do tyłu, przekazują mechanizmowi liczącemu odwrotne wskazania tj. zamiast dodawać odejmują kilometry przejechane. W związku z tym trzeba na samochodach samowyladowczych zainstalować liczniki, któreby rejestrowały również jazdę do tyłu. Bardzo wskazane byłoby zainstalowanie oddzielnych liczników rejestrujących ilość podnoszeń mechanicznych podwozia.

Warunki obsługi i remontu

Eksplatacja samochodów samowyladowczych na budowach jest b. intensywna. Przy małym promieniu jazdy (2,65–6,5 km) przeciętny przebieg dzienny wynosi 160–165 km a roczny 35–40 tys. km. Przy tak intensywnej eksploatacji niezbędna jest dobra organizacja obsługi technicznej i remontów samochodów samowyladowczych przy jak najmniejszej stracie czasu (przystoję). Prócz tego należy mieć na uwadze, że roboty budowlane często zmieniają miejsce swej pracy i dlatego budowanie stałych Stacji Obsług Samochodów jest nieopłacalne, remonty więc i obsługi techniczne w budownictwie są wykonywane przeważnie w prowizorycznych polowych warunkach.

W takich warunkach najbardziej racjonalną metodą remontu jest system wymiany zespołów, a konstrukcja musi zapewnić jak najdłuższe przebiegi międzyprzeładowe.

W tym celu w konstrukcji samochodów samowyladowczych powinna być przewidziana łatwa wymiana zespołów i części zamiennych. Wymagające najczęściej obsługi zespoły powinny być łatwo dostępne.

Garażowanie w budownictwie samochodów samowyladowczych odbywa się na otwartych placach, co jest powodem trudnego rozruchu pojazdów zwłaszcza w okresie zimowym i powoduje straty czasu i nadmierne zużycie silnika.

Wobec braku garaży na placach budów niezbędne jest w konstrukcji samochodów samowyladowczych zaprojektowanie zainstalowania urządzeń, mających za zadanie ułatwienie rozruchu silnika (ocieplenie akumulatorów, krany do wpuszczania pary do chłodnicy i systemu chłodzącego itp.).

Specjalne warunki pracy

W południowych rejonach samochody samowyladowcze często pracują w wysokiej temperaturze i w wielkim zapyleniu powietrza. W takich warunkach pracy celowym byłoby wprowadzić pewne konstrukcyjne ulepszenia, dla podwyższenia wydajności pojazdów i

ułatwienia pracy kierowców. W szczególności należałoby: ulepszyć system chłodzenia, zainstalować w nim dodatkowe zbiorniki, których zadaniem byłoby zbieranie pary wody ulatniającej się z chłodnicy, przewidzieć dodatkowe filtrowanie powietrza itd.

Dla zapewnienia maksymalnej wydajności samochodów samowyładowczych b. ważny jest wybór ich nośności. Ta ostatnia musi być ściśle dostosowana do rozmiarów kosza współpracującej z samochodem samowyładowczym koparki, lub też innego sprzętu budowlanego. W związku z ogromnymi rozmiarami dokonywanych przewozów ziemi na robotach budowlanych, wymierzanych w dziesiątkach, lub setkach tysięcy metrów sześciennych, stosuje się koparki najbardziej wydajne. Do pracy w zespołach z samochodami samowyładowczymi najczęściej są stosowane trzymetrowe koparki „SE-3”.

Na podstawie zależności pomiędzy rozmiarami nadwozia samochodu samowyładowczego i pojemnością kosza koparki może być określony optymalny najniższy tonaż. Najwyższy tonaż wynika z możliwości przejazdu samochodu samowyładowczego naładowanego po drogach zwykłych. Jednakże wydajność pracy koparki jest zależna od tak wielu czynników (rodzaj gruntu, kąt obrotu itp.), że uzależnienie od niej tonażu (pojemności) samochodów samowyładowczych wydaje się nieracjonalnym.

Najniższy tonaż będzie uzależniony od stopnia wytrzymałości nadwozia i jak wykazuje praktyka stosunek pojemności kosza koparki do pojemności nadwo-

zia samochodu samowyładowczego nie może być mniejszy niż 1:2. Naładowanie jednym koszem koparki wymagałoby zastosowania zbyt wielu wzmocnień w podwoziu i nadwoziu, co pociągnęłoby za sobą nadmierny wzrost ciężaru własnego.

Im większy jest tonaż samochodu samowyładowczego tym wyższa jest wydajność jego pracy, tym mniejsza ilość ich jest potrzebna do wykonania danego zadania, tym większe odstępstwa między nimi i tym mniejsza ilość kierowców jest zatrudniona. Dlatego też jest pożądane stosowanie samochodów samowyładowczych o możliwie wysokim tonażu. Jednakowoż zbyt wielki ciężar własny samochodu samowyładowczego nie pozwala na przejazd ich po drogach zwykłych. Własny ciężar samochodu samowyładowczego powinien być taki, aby pozwalał na przejazd jego wraz z ładunkiem nie tylko po drogach budowy, lecz i po drogach zwykłych.

Najwyższe dopuszczalne obciążenie dla dróg 1-ej i 2-ej klasy wynosi dla dwuosobowego samochodu 18 ton, stąd ładowność użytkowa nie może przewyższać 9 ton. Samochody samowyładowcze o wadze własnej 9—18 ton mogą być dopuszczone do ruchu po normalnej drodze jedynie bez obciążenia. Doświadczenia z eksploatacji 25 tonowych samochodów samowystarczalnych MAZ-525 o wadze ogólnej 47 ton wykazały, że dla tych samochodów konieczna jest budowa specjalnych wzmocnionych dróg. Warunki drogowe ograniczają praktyczne możliwości zastosowania tych samochodów samowyładowczych.

J. MONDALSKI (Gdynia)

W sprawie umowy handlowej planowej między maklerem i spedytorem

(artykuł dyskusyjny)

W jednym z ostatnich numerów „Transportu” ukazał się artykuł ob. W. Kiszki krytykujący umowę planową o współpracę między maklerem i spedytorem. Autor wskazał na szereg niedociągnięć i niedomówień w umowie, które ujawniły się podczas jej praktycznej realizacji w codziennej pracy operatywnej.

Ponieważ poruszony temat jest w dalszym ciągu aktualny, pozwalamy sobie na nieco szerszą krytykę tej umowy przyłączając się do wypowiedzi autora, wyżej cytowanego artykułu.

Sprawa właściwego ułożenia współpracy obu niezmiernie ważnych ogniw transportu, jakim jest z jednej strony spedytor, wyposażony z mocy zarządzenia Ministra Handlu Zagranicznego w kompetencje generalnego spedytora Central Handlu Zagranicznego, oraz z drugiej strony makler działający na mocy analogicznego zarządzenia, jako generalny agent CHZ i Polskiej Marynarki Handlowej w zakresie transportu morskiego — ma decydujący wpływ na realizację zadań transportowych stawianych obu przedsiębiorstwom przez resort handlu zagranicznego i resort żeglugi.

Obowiązujący dziś tekst umowy planowej między spedytorem i maklerem odbiega tylko w niektórych punktach od pierwotnej umowy zawartej w 1952 r. Należy więc przyjąć, że dotychczas obowiązujące zasady współpracy opierają się na uzgodnieniach dokonanych w roku 1952, a faktycznie w roku 1951 z pewnymi poprawkami.

W czasie zawierania tej umowy oba przedsiębiorstwa „dopasowywały się” do świeżo postawionych przed nimi zadań. Zarówno przedsiębiorstwo maklerskie jak i spedytorskie przeszły w tym czasie poważne przeobrażenia strukturalne przeprowadzone w celu dostosowania tych przedsiębiorstw do socjalistycznych metod pracy w transporcie.

Od chwili podpisania pierwotnej umowy upłynął poważny okres czasu i oba przedsiębiorstwa mają już dziś za sobą duży dorobek doświadczeń we wzajemnej

współpracy. Doświadczenia te, oparte na codziennym kontakcie, wykazują, że niektóre z założeń stanowiących ośnowę umowy planowej o współpracę wyrosły z przesłanek teoretycznych. Dlatego wydaje się, że muszą one z tej umowy ustąpić na rzecz założeń praktycznych, słusznych i pożytecznych z punktu widzenia gospodarki narodowej.

Szczupłe ramy artykułu nakazują streścić się do poruszenia kilku zasadniczych zagadnień.

Poradnictwo

Obowiązująca umowa ustala zasadę, w myśl której w sprawach transportu morskiego drobnicy, porad Centralom Handlu Zagranicznego udziela spedytor, posługując się własną dokumentacją i wiążącymi informacjami maklera. Natomiast w sprawach transportu ładunków masowych porad Centralom Handlu Zagranicznego udziela bezpośrednio makler.

Poradnictwo transportowe na odcinku morskim należy do najważniejszych zadań maklera i stanowi integralną część statutowych obowiązków przedsiębiorstwa. Dla wykonania tego zadania przedsiębiorstwo maklerskie posiada w swym schemacie organizacyjnym specjalną komórkę operacyjną (współpracującą ściśle z branżowymi działami frachtowymi i liniowymi), której zadaniem jest przygotowanie pełnej i wszechstronnej dokumentacji z dziedziny transportu morskiego dla potrzeb Central Handlu Zagranicznego. Warunki umowy zastrzegają uprawnienia maklera do udzielania bezpośrednio porad Centralom H. Z. eksportującym i importującym ładunki masowe, jak rudy, węgiel, cement, nawozy sztuczne, drewno itp., natomiast ograniczają wyraźnie kompetencje w zakresie poradnictwa odnośnie przewozu ładunków drobnicowych. Praktyka wykazała, że takie ustawienie zagadnienia jest nieżywcio i siłą rzeczy doprowadza do „obchodzenia” postanowień umowy.

A oto przykład: Centrali Handlu Zagranicznego są dla celów kalkulacyjnych potrzebne stawki frachtowe na artykuły znajdujące się w jej gestii eksportowej lub importowej. Równocześnie dla Centrali są interesujące możliwości przewozowe jakimi dysponuje makler, a mianowicie istniejące połączenia liniowe bezpośrednie i z przeładunkiem. W myśl postanowień umowy Centrala winna uzyskać te informacje od spedytora, do którego też zwraca się w tej sprawie. Jednakże spedytor nie dysponuje tymi materiałami, gdyż pochodzą one z taryf linii krajowych i zagranicznych linii, których nie posiada, w związku z czym zmuszony jest zwrócić się z kolei do maklera o interesujące go dane. Makler na podstawie posiadanej przez siebie dokumentacji lub też na podstawie uzyskanych telegraficznie informacji z zagranicy informuje spedytora, który z kolei przekazuje te dane zainteresowanej Centrali. Tworzy się w ten sposób stosunkowo długi cykl drogi informacji od źródła do zainteresowanego. Aby przyspieszyć ten cykl, Centrale bardzo często przysyłają do maklera kopie swych zapytań, kierowanych w oryginale do spedytora. W tych przypadkach, za zgodą spedytora aby nie przedłużać czasu zanim żądana wiadomość obejdzie długą drogę pośrednią, makler udziela bezpośrednio odpowiedzi zainteresowanej Centrali.

Zwolennicy status quo ante przytoczą niewątpliwie argument, że pośrednictwo spedytora w poradnictwie morskim jest konieczne ze względu na kalkulację opłacalności drogi lądowej i morskiej. Założenie takie jest słuszne, lecz ma zastosowanie tylko w odniesieniu do wąskiego wycinka transportowców w obrocie europejskim i to przeważnie z krajami demokracji ludowej, gdzie mogą występować problemy wyboru drogi. Dla przeważającej ilości relacji interesujących nasz handel zagraniczny, a więc relacji zamorskich problem ten nie występuje, gdyż w grę wchodzi tylko droga morska, co do której pełnego poradnictwa powinien udzielać bezpośrednio makler.

Poradnictwo obejmuje wszechstronne rozeznanie problematyki transportu morskiego. Wymaga ono naświetlenia koniunktury rynkowej, tendencji frachtowej, określenia podaży towaru, śledzenia sytuacji w poszczególnych konferencjach liniowych, znajomości dokumentacji przewozowej itp. Osobisty kontakt działu transportowego centrali h. z. z maklerem jest w tym przypadku nieodzowny, jeżeli dąży się do właściwego „uczulenia” aparatu handlowego na ważność zagadnień transportowych. Włączanie dodatkowego ogniwa nie przynosi w tym wypadku korzyści a z reguły przedłuża cykl obiegu informacji ze szkodą dla zainteresowanej Centrali. Z tych względów wydaje się nieodzowną zmianą odnośnych postanowień obowiązującej umowy w sensie przyjęcia jednolitej zasady udzielania porad Centralom h. z. bezpośrednio przez maklera zarówno w zakresie ładunków masowych jak i drobnicy, oczywiście pod warunkiem równoczesnego informowania spedytora. Proponowane uregulowanie sprawy nie wyklucza w żadnym wypadku doradczej roli spedytora wobec centrali. Rezultaty osiągnięte przy bezpośrednich poradach udzielanych dotychczas centralom przez maklera w zakresie ładunków masowych pozwalają przypuszczać, że proponowane rozwiązanie zagadnienia będzie korzystne dla wszystkich zainteresowanych.

Bukowanie i dokumentacja

W myśl warunków umowy spedytor jest zobowiązany zaoferowywać do przewozu maklerowi wszystkie ładunki, jakie posiada w swej gestii, ten zaś z kolei bukuje je na statkach armatorów krajowych i zagranicznych. Umowa ustala technikę wzajemnej wymiany informacji i zasady na jakich następuje wiążące zgłoszenie ładunku przez spedytora i definitywne potwierdzenie zabukowania przez maklera. Umowa niedostatecznie jednak precyzuje formy końcowego dokumentu, który winien być odbiciem zawartej umowy przewozowej. Wprawdzie praktyka wytworzyła odnośne druki, którymi posługują się bezpośrednio współpracujący z sobą pracownicy operacyjnych działów branżowych przedsiębiorstwa maklerskiego i spedytorskiego, ale niedośćonalość merytoryczna formy tych druków nie daje

im pełnego znaczenia umowy przewozowej. Na skutek dążenia do nadmiernych uproszczeń we współpracy obu przedsiębiorstw wytworzyła się w zakresie dokumentacji bukówania drobnicy wyraźna luka, wyrażająca się w braku powszechnie stosowanego w transporcie morskim dokumentu, jakim jest nota bukingowa. Tak zwane „potwierdzenie zabukowania” w jego dotychczasowej formie, podpisywane jednostronnie i we własnym imieniu przez maklera jest tylko surogatem noty bukingowej, dla której istnieją przecież wypracowane wzory ustalone w oparciu o obowiązujące normy prawne. Dokument ten powinien być podpisywany przez maklera lecz z wyraźnego upoważnienia obu umawiających się o przewóz stron, tj. armatora i załadowcy. Wystawiona w takiej formie nota bukingowa byłaby prima facie dowodem zawarcia umowy przewozowej.

Umowa o współpracę między maklerem a spedytorem pomija to ważne zagadnienie. Wydaje się, że dla podniesienia bezpieczeństwa obrotu towarowego i właściwego zabezpieczenia praw regresowych stron uczestniczących w umowie (załadowca, armator i agent, pośredniczący w zawarciu umowy) należałoby właśnie położyć w umowie wyraźny nacisk na sprawę dokumentacji. Nie zgadzam się z twierdzeniem, że proponowana w ogólnym zarysie forma i zasady wystawiania not bukingowych zmierzają w kierunku zwięźszenia kompetencji maklera lub też zmniejszenia jego odpowiedzialności za zabezpieczenie środków transportowych dla potrzeb handlu zagranicznego. Wręcz przeciwnie, przy całkowitym zachowaniu obowiązków maklera wobec handlu zagranicznego i floty handlowej, sugeruję zastosowanie właściwego dokumentu dla potwierdzania zawartych umów przewozowych, mając na celu przywrócenie poprawności dokumentacji liniowej i ustawienie jej na analogicznie wysokim poziomie, jak to ma miejsce w trampingu. Uregulowanie dokumentacji w proponowany sposób nie narzęczy w praktyce żadnych trudności wobec faktu, że makler jest generalnym agentem armatora i centrali handlu zagranicznego, co znalazło wyraz w obowiązujących zarządzeniach Ministerstwa Żeglugi i Ministerstwa Handlu Zagranicznego. Korzyści z wprowadzenia do użytku typowych not bukingowych w miejsce t. zw. potwierdzeń definitywnego zabukowania — nie wymagają szerszego omówienia. Wystarczy wskazać, że w tych wszystkich przypadkach, kiedy przewóz nie dochodzi do skutku istnieją dziś trudności przeprowadzenia dowodu winy stron, a to z powodu zawilej drogi regresowej, jaka wytworzyła się w rezultacie nieżyłowego ustawienia współpracy na tym odcinku między maklerem a spedytorem, co znalazło wyraz w przyjmowaniu osobistej odpowiedzialności przez przedsiębiorstwo maklerskie za dokonanie przewozu drobnicy w transportach liniowych.

Odpowiedzialność

Umowa o współpracę między maklerem i spedytorem nakłada na maklera bardzo szeroką odpowiedzialność materialną za wszystkie rzeczywiste straty wynikające z nie wykonania zobowiązań z tytułu przyjęcia definitywnego bukingu. W myśl umowy makler winien pokryć przede wszystkim koszty związane z niepodstawieniem oraz nieterminowym przedstawieniem statku jak: koszty składowego, dodatkowego przeładunku, postoju wagonów itp., z wyłączeniem wypadków spowodowanych działaniem siły wyższej. Praktyka wykazała, że teoretyczne przesłanki, które narzuciły maklerowi, tak szeroką odpowiedzialność, daleko wykraczają poza najszerzej nawet interpretowane kompetencje agenta, nie wytrzymują próby życia. Co oznacza takie ujęcie odpowiedzialności maklera w umowie? Oznacza ono przerzucenie na przedsiębiorstwo maklerskie całego ciężaru odpowiedzialności za skutki działania armatora i kierownictwa statku, na które makler nie ma wpływu ani też możliwości im przeciwdziałania. Rola maklera na tym odcinku wydaje się być całkowicie jasną. Makler jest odpowiedzialnym za zabezpieczenie transportu morskiego dla potrzeb handlu zagranicznego w terminach przewidzianych kontraktami importowymi i eksportowymi. Przedsiębiorstwo maklerskie jest niezaprzeczal-

nie również odpowiedzialne za prawidłowe zawarcie umowy przewozowej zgodnie z wymaganiami zleceńodawców, za dopilnowanie wszystkich formalności związanych z dokumentacją tych umów itp. Nie widzimy jednak podstawy i uzasadnienia dla narzucenia maklerowi odpowiedzialności za wykonanie tych umów przez przewoźnika morskiego. I znów powołujemy się na życiowe rozwiązanie tego problemu w przewozach ładunków masowych na warunkach charterowych, gdzie, jak wiadomo, rola maklera ograniczona jest do pośrednictwa w zawarciu umowy przewozowej. W wypadku niewykonania umowy centrala, jako czarterujący, dochodzi swych pretensji za pośrednictwem maklera u armatora, a nie u maklera, co jest niewątpliwie zasadą słuszną. W przewozach liniowych zasada odpowiedzialności jest odwrócona. Centrala H. Z. dochodzi swych roszczeń u maklera, a maklerowi przysługuje prawo regresu u armatora. Czy zasada ta jest słuszną? Wydaje się, że całkowicie nie. Jeżeli np. makler zawarł umowę przewozową, w myśl której statek miał rozpocząć załadunek 1 czerwca (co zostało potwierdzone w chwili bukowania przez armatora), a na skutek dyspozycji armatora rozpoczęcie załadunku nastąpiło 10 czerwca, to czy istnieją podstawy, aby koszty składowego wyniknie z tego tytułu miały obciążać maklera, skoro nie miał on żadnego wpływu na dyspozycję armatora powodującą opóźnienie statku? W obecnym układzie współpracy maklera z armatorem zagubiona została zasada „odpowiada ten, kto zawinił”. Zmierzam więc w kierunku stwierdzenia, że każde z ogniw naszej organizacji transportu morskiego powinno odpowiadać za swoją działalność z tym jednak, że makler jako agent załadowcy i przewoźnika musi pośredniczyć w likwidacji wzajemnych roszczeń. Nie oznacza to, aby w poszczególnych wypadkach makler nie ponosił odpowiedzialności za własne błędy i uchybienia spowodowane niewłaściwym wykonaniem zlecenia stron.

Przeciwnicy powyższej tezy wysuwają zarzut, że proponowane ustawienie wzajemnej odpowiedzialności zbliża ponownie centrale h. z. do armatora, z którym nie chciałyby one mieć bezpośredniego kontaktu wobec faktu posiadania swego agenta. Obawy te są nieuzasadnione, gdyż koncepcja właściwego rozgraniczenia odpowiedzialności nie zdejmuje z maklera w żadnym wypadku obowiązku najlepszego prowadzenia spraw zleceńodawcy tj. centrali h. z. i dochodzenia roszczeń w jej imieniu u armatora.

W dzisiejszej sytuacji przy pozwaniu maklera o zapłatę różnych kosztów powstałych na skutek opóźnień statku i t. p. następują w postępowaniu arbitrażowym dość często niejasne sytuacje kiedy makler zmuszony jest występować w roli armatora (nie będąc nim w żadnym wypadku) i wyjaśniać przyczyny spóźnienia statku, które nie są mu dostatecznie głęboko znane, o których w najlepszym wypadku wie tylko z relacji armatora. Spedytor zamiast skierować postępowanie regresowe bezpośrednio do armatora, do czego ma tytuł dysponując umową przewozową, oddaje sprawę do arbitrażu przeciwko maklerowi, który z kolei zmuszony jest pozwać armatora. W ten sposób przy jednej sprawie wynikłej na tle niewykonania umowy przewozowej, odbywają się dwa kolejne arbitraże między spedytorem, a maklerem i maklerem, a armatorem, dla uzyskania, z punktu widzenia gospodarki narodowej, takiego samego rezultatu, jaki byłby osiągnięty przy bezpośrednim pozwaniu armatora przez spedytora za pośrednictwem maklera. Obok przewlekłej procedury dwukrotnego absorbowania komisji arbitrażowej rozpatrywaniem tej samej sprawy, powstają niepotrzebne dodatkowe koszty postępowania arbitrażowego. Sprawa ta, wydaje się, powinna również ulec rewizji w kierunku proponowanych usprawnień organizacyjnych.

Kary konwencjonalne

Umowa między maklerem i spedytorem nie przewiduje kar konwencjonalnych za uchybienia w wykonaniu

umowy. Jest to niewątpliwie jej słaba strona, ale znacznie większym mankamentem tej umowy jest brak powiązania masy towarowej z konkretnymi zadaniami przewozowymi w planowanych okresach czasu. Brak jest sprecyzowania odpowiedzialności spedytora za dostarczenie określonej ilości ton ładunku w określonych relacjach oraz analogicznej odpowiedzialności maklera za zabezpieczenie możliwości przewozowych dla tej masy towarowej. Te niedociągnięcia umowy stwarzają, że ma ona w dotychczasowej formie raczej charakter regulaminu pracy, a nie umowy planowej w rozumieniu obowiązującej ustawy o umowach planowych. Niewątpliwie istniały dotychczas poważne trudności, które stały na przeszkodzie wprowadzenia do tej umowy konkretnych zobowiązań ładunkowych. Wydaje się jednak, że poziom naszego planowania uległ tak dalece poprawie, że umożliwia dziś uzupełnienie umowy konkretnymi ilościami masy towarowej. Próby urealnienia w ten sposób umów są dotychczas z powodzeniem realizowane w umowie planowej między maklerem a armatorem w zakresie przewozu ładunków masowych. System premii za przekroczenie dostawy masy towarowej planowanej do przewozu i system kar za jej niedostarczenie, jak również niezabezpieczenie tonażu przez armatora okazał się mobilizującym czynnikiem dla pracowników eksploatacyjnych biur przedsiębiorstwa maklerskiego i armatorskiego. Podobnie może przyczynić się do większego zainteresowania aktywu gospodarczego przedsiębiorstwa spedytorskiego i maklerskiego w wykonaniu zadań planowych, o ile znajdzie on właściwy wyraz i związek z umową planową o współpracę. Niewątpliwie wprowadzenie zobowiązań ładunkowych do umowy planowej między spedytorem i maklerem pociągnie za sobą konieczność wniesienia tego problemu do umów łączących spedytora z jego zleceńodawcami, tj. centralami h. z., na co, wydaje się, jest już również odpowiednia chwila.

Zatrzymując się pokrótce na kilku wyżej omówionych zagadnieniach, pominęliśmy celowo mniejszej wagi sprawy techniczne, których rozwiązanie w umowie nie budzi w zasadzie większych zastrzeżeń. Doświadczenie wskazuje, że szczegółowe określenie w umowie trybu postępowania przy realizacji zadań, ma dodatnie znaczenie nie tylko z punktu widzenia ujednolicenia warunków współpracy, lecz także od strony dydaktycznej.

Umowy planowe stały się w wielu przypadkach pożytecznym źródłem wiedzy praktycznej o działalności przedsiębiorstwa dla młodszych kadr pracowniczych wglębiających się w ciekawy mechanizm pracy przedsiębiorstwa spedycyjnego i maklerskiego.

Umowa planowa między maklerem i spedytorem nie została jednak przez wszystkich pracowników maklerstwa i spedycji właściwie zrozumiana i przyjęta. Należy często obserwować się tendencję do odwoływania się do umowy w tych przypadkach kiedy przekroczenie względnie niewykonanie należyte zadań przez jedno z przedsiębiorstw każe szukać wyjścia w rozszerzającej lub zwężającej interpretacji znaczenia poszczególnych artykułów umowy dla zrządzenia z siebie odpowiedzialności. Przyczyn tego faktu należy doszukiwać się nie tylko w niezrozumieniu celu umowy, lecz również w niewyraźnym sprecyzowaniu niektórych postanowień, które dają w ten sposób możliwość różnej interpretacji.

Stanowisko takie jest niesłuszne, gdyż wypacza ono cel umów. Umowy stanowią w gospodarce socjalistycznej czynniki organizacji Pracy i służą wzmocnieniu dyscypliny wykonania zadań określonych planami operacyjnymi przedsiębiorstw. Z tych względów wydaje się konieczne dokonanie rewizji dotychczasowego tekstu umowy między maklerem i spedytorem w kierunku właściwego określenia odpowiedzialności obu przedsiębiorstw zgodnie z ich statutowymi zadaniami w sposób likwidujący definitywnie przewlekłe spory, zakłócające harmonijną współpracę. Sporów tych jest nie wiele, dlatego czym prędzej należy je wyeliminować.

J. MARKIEWICZ (Warszawa)

Rozwój żeglugi w okresie dziesięciolecia

Gospodarka Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zamyka dziesięcioletni bilans swej działalności. Transport morski, będący nierozdzielny składnikiem gospodarki narodowej, budowany był w tym okresie od podstaw, podobnie jak wiele innych gałęzi przemysłu w kraju, zniszczonym przez działania wojenne i okupanta.

Nowy korzystny układ granic państwa, zapewniający szeroki pas wybrzeża morskiego, położonego między dorzeczem dwóch wielkich rzek Wisły i Odry, a portami Gdańskiem, Gdynią i Szczecinem, zdecydował o przeobrażeniu państwa rolniczego w państwo przemysłowo-rolniczo-morskie.

Program gospodarczy, wyrażony w planach 3-letnim i 6-letnim, postawił konkretne wskazania, prowadzące do realizacji zadań w dziedzinie żeglugi morskiej, śródlądowej i portów. W pierwszym okresie, poprzedzającym plan 3-letni, podstawowym założeniem była odbudowa prawie całkowicie zniszczonych portów morskich i oczyszczenie wód portowych i przybrzeżnych od półminowych oraz wraków zatopionych statków, zagrażających bezpieczeństwu nawigacji.

Akcja ta miała na celu stworzenie bazy dla tych statków polskich, które ocalały podczas działań wojennych na morzach świata i umożliwienia statkom obcym wejścia na tradycyjne i na nowe szlaki, łączące porty polskie z krajami kontrahentów naszego handlu zagranicznego.

Praktycznie jednak porty polskie przyjęły pierwsze statki już w kilka miesięcy po objęciu wybrzeża, latem 1945 r.

Flota handlowa w Polsce przedwrześniowej liczyła kilkanaście statków o tonażu około 100.000 DWT, należących do przedsięwzięć kontrolowanych przez udział kapitału obcego i podporządkowanych interesom międzynarodowego kapitału, bez względu na potrzeby kraju. Linie regularne o znaczeniu lokalnym spełniały w znacznym stopniu funkcje dowozowe do portów Zachodniej Europy, gdzie towar przechodził w dyspozycję obcą i kierowany był na statkach oceanicznych armatorów zagranicznych do portów ostatecznego przeznaczenia. Dyskryminacyjny haracz w postaci dodatku do frachtów taryf konferencyjnych obciążał towary przewożone nawet bezpośrednio z Gdyni, utrudniając konkurencyjność na rynkach zamorskich. Tonaż trampowy pracował na warunkach podyktowanych przez wielkie koncerny węglowe, a najsilniej w latach poprzedzających wojnę inwestowano tonaż pasażerski, przeznaczony do przewozu emigrantów, zmuszonych bezrobociem do opuszczenia kraju.

Flota handlowa poniosła duże straty podczas działań wojennych, które częściowo wyrównane zostały zakupem tonażu z funduszy uzyskanych od towarzystw ubezpieczeń.

Dzięki patriotycznej postawie załóg i wbrew przeszkodom stwarzanym przez klękę emigracyjną odzyskane statki tworzą zalążek nowej marynarki handlowej, która w następnym roku powiększa się o statki rewindykowane i szereg cennych jednostek, przekazanych przez Związek Radziecki tytułem reparacji wojennych od faszystowskich Niemiec.

Plan Trzyletni realizuje także stworzenie przemysłu stocznioowego, który nie istniał w Polsce przedwojennej. Stocznie polskie przystępują, mimo olbrzymich trudności technicznych i kadrowych nie tylko do odbudowy wraków, wyciągniętych przez nasze ratownictwo, korzystające z wydatnej pomocy Marynarki Radzieckiej, ale także do produkcji statków nowych. Działalność ta przynosi konkretne efekty w postaci szeregu odbudowanych wartościowych jednostek morskich jak: m/s „Warta”, s/s „Marchlewski” i s/s „Kielce”, a w 1947 r. położona zostaje stępka pod pierwszy seryjny rudowęglowiec s/s „Soldek”, który wodowany został już w roku następnym.

Stale wzrastająca produkcja przemysłowa i wymiana towarowa kraju stwarzają coraz większe zapotrzebowanie na tonaż. Dzięki zwiększającemu się eksportowi, w pierwszym rządzie węgla, zakupujemy szereg

statków nowoczesnych, wchodzących do eksploatacji na liniach regularnych.

Straty wojenne w tonażu światowym i eliminacja z rynku żeglugowego floty handlowej hitlerowskich Niemiec, Japonii i Włoch stwarzają korzystną sytuację, umożliwiającą uruchomienie transoceanicznych linii regularnych do Północnej, Środkowej i Południowej Ameryki.

Flota handlowa w coraz większym stopniu rozszerza przewozy towarów krajów zaprzyjaźnionych, korzystających z dogodnej drogi tranzytowej do polskich portów.

Z poważnym już dorobkiem, mając za sobą przekroczenie zadań postawionych przez plan 3-letni, wchodzi nasza marynarka handlowa w okres Planu 6-letniego, który przyniesie ma dalszy poważny wzrost tonażu i zdolności przewozowej floty.

Procentowy wzrost nośności floty w poszczególnych latach ubiegłego dziesięciolecia, wyrażony w tonach DWT, przedstawia następująca tabela:

1950	1951	1952	1953	1954
206	223	234	234	255*

Tak zwiększający się tonaż jest zdolny do obsłużenia coraz to większej masy towarowej. Przyjmując przewozy w tonach w roku 1946 za 100, wskaźniki przewozów wynoszą:

1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953
100	170	332	333	472	691	742	742

W roku 1954 wskaźnik ten wzrośnie stosownie do podanego wyżej planowanego wzrostu nośności floty.

Udział floty polskiej w przewozach w stosunku do całości masy towarowej przechodzącej przez porty polskie wzrasta następująco:

1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952
4,3%	6,6%	8,5%	9,4%	13,2%	18,3%	23,0%

zadając do osiągnięcia udziału 30%, zgodnie z planową rozbudową tonażu na koniec planu 6-letniego.

Jednocześnie w związku ze zmianą struktury towarowej handlu zagranicznego, charakteryzującej się zwiększeniem eksportu drobnicy oraz importu artykułów konsumpcyjnych, przeznaczonych dla zaspokojenia stale rosnących potrzeb społeczeństwa oraz cennych surowców, jak: ruda, metalowe, metale kolorowe, kauczuk itp. dla rozbudowującego się w niespotykanym dotąd w naszym kraju tempie przemysłu, zwiększa się ilość i częstotliwość linii regularnych oraz ilość tonażu kwalifikowanego, jak statki chłodnicowe i zbiornikowce. Przewozy na liniach regularnych wzrastają od 1949 r. do roku bieżącego z 33% na 48% w tonach i z 55% na 89% w tonomilach, w stosunku do całości przewozów.

Wzrastające obroty towarowe między krajami zaprzyjaźnionymi obozu pokoju, a w pierwszym rządzie ze Związkiem Radzieckim i Chińską Republiką Ludową, przesądza o konieczności przedłużenia tras linii regularnych, jak np. linii do portów radzieckich Morza Bałtyckiego i Czarnego oraz do portów chińskich. Równolegle następuje wzrost przewozów na liniach łączących nasze porty z ważnymi rynkami surowcowymi Południowej Ameryki i niezależnymi się w coraz większym stopniu krajami do niedawna kolonialnymi, jak Indie, Cejlon, Pakistan i Indonezja.

I tak na przykład na linii do portów Chin Ludowych, zapoczątkowanej w 1950 roku pionierskim rejsem m/s „Warta” (obecnie m/s „Prezydent Gottwald”) i utrzymywanej pomimo blokady imperialistycznej, przewozy zwiększyły się trzynastokrotnie w tonach i sześciokrotnie w tonomilach.

Średnia odległość przewozu jednej tony wzrasta między 1949 r. a 1953 r., z 1920 do 3590 mil morskich. Te poważne zadania wymagają modernizacji naszej floty, eksploataowania większej ilości statków motorowych o dużym zasięgu pływania, oraz zwiększenia szybkości i średniej nośności statku. To też stosunek ilości stat-

*) Plan.

ków o napędzie motorowym do całości tonażu wzrasta od 1947 r. z 35% do 42%.

W 1952 r. wchodzi do eksploatacji dwa nowe typy statków motorowych, przeznaczonych do przewozu drobnicy, całkowicie zbudowane w kraju. Statki typu „Lewant” wykazały już swą pełną wartość w dalekich rejsach do Chin, Południowej Ameryki i na linii Lewantynskiej.

W 1951 r. następuje reorganizacja przedsiębiorstw żeglugowych. Powstaje Centralny Zarząd Polskiej Marynarki Handlowej, któremu podporządkowane są przedsiębiorstwa: Polskie Linie Oceaniczne w Gdyni, eksploatujące linie regularne w zasięgu europejskim i oceanicznym oraz trampy dalekiego zasięgu, Polska Żegluga Morska w Szczecinie, administrująca liniami zasięgu bałtyckiego i do portów Zachodniej Europy, oraz pokazną flotą trampową, przeznaczoną do przewozu towarów masowych w rejonie europejskim, Polskie Ratownictwo Okrętowe i Polska Żegluga Przybrzeżna.

Maklerstwo Okrętowe reprezentują: Polskie Przedsiębiorstwo Frachtowania „Polfracht” w zakresie frachtowania i Morskie Agencje w Gdyni i Szczecinie w zakresie klarowania statków i czynności agencyjnych z tytułu przedstawicielstw obcych linii żeglugowych i towarzystw ubezpieczeń morskich.

Polska Marynarka Handlowa na przestrzeni dziesięciolecia posiada na swym koncie szereg niecodziennych osiągnięć i godnie reprezentuje banderę młodego państwa ludowego na morzach świata. Do osiągnięć tych należy zaliczyć: Rejs antarktyczny zbiornikowca m/t „Karpaty”, szereg akcji ratowniczych z których pomoc udzielona załodze egipskiej kanonierki „Sollum” przez m/s „Czech”, uzyskała rozgłos światowy, rejsy statków s/s „Narwik” i s/s „Tobruk” za kołem podbiegunowym północnym we współdziałaniu z flotyllami rybackimi, oraz udział w akcjach zbożowych, przeprowadzanych w latach 1951 i 1952 przez Związek Radziecki na rzecz głodującej ludności Indii.

Polskie ratownictwo Okrętowe może pochwalić się szczególnie sukcesami na skalę światową w zakresie podnoszenia wraków. Mimo sceptycznej oceny przez fachowców zagranicznych przeprowadzono w poszczególnych przypadkach prace na głębokościach uznanych dotychczas za zbyt wielkie, co przyniosło w rezultacie wydobyć s/s „Lech”, pancernika „Gneisenau”, oceani-

cznego frachtowca „Jastarnia” i szeregu innych cennych jednostek przeznaczonych do odbudowy lub do pocięcia na wysokowartościowy złom.

Wszystkie te sukcesy możliwe były do osiągnięcia, dzięki postawie załóg, stale wzrastającej świadomości, że jedynie gospodarka socjalistyczna stwarza warunki, w których każdy marynarz, każdy pracownik naszej floty czuje się współgospodarzem powierzonych mu wartości.

Praca Polskiej Marynarki Handlowej w okresie ubiegłego dziesięciolecia nie odbywała się w warunkach łatwych. Odbudowa i rozwój floty polskiej przebiegały w ogniu ostrej walki klasowej i silnego nacisku imperialistów. Zwalczone wiele błędnych teorii wpływających z fałszywej oceny nowej sytuacji geopolitycznej kraju, oraz pozostałości kapitalistycznej gospodarki.

Z drugiej strony flota nasza pracująca na szlakach morskich zdala od kraju i w dużej mierze w portach państw kapitalistycznych znajdujących się w zasięgu wpływów imperialistów, wystawiona była na szereg prowokacji i musiała walczyć z trudnościami natury dyskryminacyjnej, stwarzanymi wbrew międzynarodowej zasadzie wolności mórz.

Szykany ze strony władz amerykańskich wobec statku m/s „Batory”, konfiskata zbiornikowców m/s „Tatry” i m/s „Beskidy” zbudowanych na stocznich brytyjskich, zakazy dostarczania bunkru, utrudnienia w uzyskaniu licencji eksportowych na tonaż i sprzęt kupowany zagranicą, prowokacja i ograniczania wolności osobistej załóg w niektórych portach, a wreszcie rabunek dwóch statków polskich uprawiających pokojową żeglugę na wodach Dalekiego Wschodu, przez piratów Czang Kai-szeka, wspieranych przez lotnictwo amerykańskie

Mimo tych trudności Polska Marynarka Handlowa wchodzi śmiało i pewnie w drugie dziesięciolecie swej działalności, z pełną świadomością wagi powierzonych jej zadań, w służbie rozbudowującego się kraju, dążącego do utrwalenia polityki pokojowej oraz realizującego podstawowe prawo socjalizmu — maksymalnego zaspokojenia stale rosnących materialnych i kulturalnych potrzeb całego społeczeństwa, w myśl wskazań II Zjazdu PZPR zmierzających do przyspieszenia wzrostu stopy życiowej mas pracujących.

TRANSPORTOWCY PISZĄ...

E. TOBIJAŃSKI (Ząbkowice)

Wzmóc walkę o marszrutyzację pociągów

OD REDAKCJI

Poniżej drukujemy uwagi ob. E. Tobijańskiego, technika marszrutyzacji, korespondenta „Transportu”, w których podaje on szereg niedociągnięć istniejących przy organizowaniu transportów zmarszrutyzowanych oraz podaje w jaki sposób niedociągnięcia te można usunąć.

Mamy za sobą szereg trudnych i ciężkich lat, lat twardej pracy, szereg okresów przewozów jesiennych, których wykonanie wpływa w decydujący sposób na zaopatrzenie ludności na zimę oraz zabezpiecza produkcję zakładów przemysłu przetwórczego spożywczego. Obecnie trwają przewozy jesienne, do których przygotowaliśmy się bogaci w doświadczenia lat ubiegłych. Okres przewozów jesiennych w żadnym wypadku nie może ujemnie się odbić na poziomie zabezpieczającym produkcję przemysłu ciężkiego, a w szczególności na przewozach węgla.

Analizując zagadnienie transportu węgla w okresie ostatnich kilku lat, z szeregu popełnionych błędów w przewozach można na pierwszym planie postawić najważniejsze, które ujemnie wpłynęły na prawidłowy przebieg przewozów, a mianowicie:

1) transporty węgla kierowane były w szeregu przypadków nieplanowo na podstawie zarządzeń dziennych Centrali Zbytu Węgla, a skutek tego był taki, że do jednej stacji wysyłano z wielu kopalń po parę wagonów węgla co kilka dni. Powodowało to rozproszenie ładunku i zwiększało znacznie pracę rozrządową stacji;

2) nie uwzględniano racjonalności przewozów, co się wyrażało w nieprawidłowym łączeniu miejsc naładunku i wyladunku. Ilustracją tego może być następujący przykład: Do huty żelaza wysyła węgiel kopalnia przez odcinek kilkunastu, a czasem kilkudziesięciu kilometrów, podczas gdy bezpośrednim sąsiadem huty jest kopalnia węgla; obydwie zakłady łączy tor kolejowy, a węgiel tej kopalni w zupełności nadaje się do produkcji huty.

Czyż to nie jest zła gospodarka taborem, czy to jest właściwe kierowanie transportem?

Popełniane błędy powodowały zużycie taboru kolejowego przez składanie i rozbieganie składów pociągów, zbyt dużą pracę całego szeregu pracowników kolejowych na stacjach początkowych i sortowniczych.

Walka o zmniejszenie kosztów własnych, walka o przedłużenie czasokresu używalności taboru kolejowego

wego powinna mieć na celu likwidację tych błędów. W wyniku wprowadzenia planowania przewozów, ustanowieniu stanowisk techników marszrutyzacji na kopalniach i cementowniach Zagłębia i Śląska poważna część wymienionych błędów została usunięta.

Marszrutyzacja przewozów, będąca postępową metodą organizacji ruchu pociągów, znacznie się rozwinęła. Poniższe zestawienie obrazuje ilość zmarszrutyzowanych pociągów węgla z jednej kopalni:

październik 1953 r.	6 poc.
listopad „	17 poc.
grudzień „	23 poc.
styczeń 1954 r.	25 poc.
luty „	34 poc.
marzec „	38 poc.
kwiecień „	48 poc.

W m-cu lipcu 1954 r. ilość zmarszrutyzowanych pociągów sięgała liczby 60.

Porównując październik 1953 r. i lipiec 1954 r., widzimy dziesięciokrotny wzrost ilości pociągów zmarszrutyzowanych wysłanych tylko z jednej kopalni węgla.

Trzeba zadać sobie pytanie dlaczego i gdzie leży przyczyna tak dużego wzrostu ilości pociągów zmarszrutyzowanych. Otóż przyczyna wzrostu ilości pociągów leży w umiejętnym planowaniu transportu i to nie na krótki okres czasu, ale na okres miesięczny i umiejętnym doborze odbiorców (stacji końcowych), co jest głównym zadaniem powołanych techników marszrutyzacji. Ilość pociągów zmarszrutyzowanych powinna stale z miesiąca na miesiąc wzrastać dlatego, że ta forma organizacji ruchu kolejowego daje kolosalne oszczędności gospodarce narodowej.

Należy jednak stwierdzić, że nie wszystkie kopalnie

i inne zakłady formują dostateczną ilość pociągów zmarszrutyzowanych. Wynika to z następujących powodów:

1) nie wszystkie zakłady mają przydzielonych przez PKP techników marszrutyzacji;

2) Dyrekcje Okręgowe PKP delegowały na stanowiska techników marszrutyzacji ludzi nie zawsze odpowiadających zajmowanemu stanowisku;

3) istnieje brak korelacji pracy między technikiem marszrutyzacji a stacją nadania;

4) nie przeprowadza się fachowego szkolenia pracowników zajmujących się marszrutyzacją, a technicy marszrutyzacji nie biorą nawet udziału w naradach nad zagadnieniem usprawnienia transportu węgla i cementu w oddziałach i Dyrekcjach.

Naszym hasłem powinno być: „Ani minuty dłużej nie transportować, ani minuty dłużej nie trzymać wagonu“, a hasło to może być tylko wtedy w pełni zrealizowane, jeżeli wyżej wymienione błędy zostaną jak najszybciej zlikwidowane, to zn.:

1) każdy duży zakład (kopalnia, cementownia) będzie miał przydzielonego technika marszrutyzacji, pracownika świadomego swej roli, który będzie odpowiadał stawianym wymaganiom,

2) każdy zakład musi stosować w praktyce maksimum pociągów zmarszrutyzowanych,

3) drogą narad produkcyjnych w Oddziałach i Dyrekcjach należy podnosić kwalifikacje i wymagania w stosunku do pracowników kierujących transportem.

Usunięcie wymienionych niedociągnięć powinno wpłynąć, moim zdaniem, na znaczne usprawnienie przewozów, zwiększenie ilości pociągów zmarszrutyzowanych, a tym samym powinno pozytywnie wpłynąć, poprzez obniżkę kosztów własnych przewozów, na rozwój naszej gospodarki narodowej.

L. KUROWSKI (Warszawa)

Przewóz cementu luzem

W ślad za szybkim rozwojem naszego budownictwa przemysłowego i mieszkaniowego postępuje stały wzrost zapotrzebowania na cement.

Zagadnienie przewozu cementu na szereg wielkich placów budów w sposób najbardziej ekonomiczny, zmierzający do podniesienia wydajności pracy w transporcie i do obniżenia kosztów własnych transportu nie zostało do chwili obecnej należycie postawione. O ile przy przewozie wielu ładunków masowych mamy pewne osiągnięcia przez wprowadzenie mechanizacji przy załadowywaniu i wyładowywaniu, czy też przez stosowanie konteneryzacji, o tyle przy przewozie cementu nie wprowadzono takich usprawnień. Należałoby zatem zastanowić się nad zagadnieniem transportu cementu luzem bez opakowania w workach, co daje poważne oszczędności na opakowaniu i na zmniejszeniu czasu potrzebnego na załadunek i wyładunek.

Przewóz cementu luzem jest bardzo rozpowszechniony w Związku Radzieckim i innych krajach, które ten sposób przewozu stosują na większą skalę już od dłuższego czasu. Transport cementu luzem może odbywać się kolejką, statkami, łodziami, a także samochodami.

Przystosowanie wagonów kolejowych do przewozu cementu luzem nie nastręcza poważnych trudności, gdyż istnieje cały szereg sposobów odpowiedniego zastosowania wagonów różnych typów. Do tego celu można stosować wagony zsypanowe do węgla, gdzie ten sposób przewozu stosują na większą skalę już od dłuższego czasu. Transport cementu luzem może odbywać się kolejką, statkami, łodziami, a także samochodami. Poza tym w wagonach krytych dla utworzenia zbiornika zsypanowego układa się płaszczyzny pochyłe na krańcowych ścianach wagonu. Umieszczanie przegród w wagonie daje możliwość przewozu kilku gatunków cementu jednocześnie. Załadunek cementu do takiego wagonu odbywa się przez specjalne do tego celu przy-

stosowane otwory w dachu, których ilość jest uzależniona od ilości przegród w wagonie, a w przypadku nie stosowania przegród, ilość otworów musi być taka, aby zapewniała równomierność załadunku w wagonie.

Wyładunek cementu z wagonów odbywa się za pomocą pompy-ślimaka lub transportera taśmowego umieszczonego pod spodem wagonu. Stosowano przy braku wagonów krytych również do przewozu cementu wagony odkryte i, celem zabezpieczenia przed niszczaniem ładunku na deszczu lub rozpraszaniem przez wiatr, rozpylano cienką warstwę wody nad cementem, ażeby na jego powierzchni utworzyć skorupę, która nie przepuszczałaby deszczu i nie pozwalałaby na powierzchniowe kurzenie.

Ten system, chociaż jest bardzo prosty, jednak nie przysięgał się, ponieważ powoduje duże straty w szczególności przy rozładunku. Na dużą skalę używane są do przewozu cementu wagony cysterny, z urządzeniami pneumatycznymi do spulchniania cementu, gdzie cement z domieszką powietrza może być pompowany i przenoszony tak jak płyn. Dla spulchniania cementu wagon zaopatrzony jest w płyty ceramiczne ułożone na dnie wagonu, przez które wdmuchiwanie jest powietrze przy ciśnieniu około 200 gr/cm². Na wyładowanie wagonu 40 tonowego potrzeba ok. 15 do 20 minut.

Stosowany jest także sposób przewożenia cementu luzem, samochodami ciężarowymi. Do tego celu używane są samochody-cysterny wyposażone w urządzenia pneumatyczne do spulchniania cementu, podobne do urządzeń zainstalowanych w wagonach kolejowych w Związku Radzieckim. Sprężarka, otrzymująca napęd przez silnik samochodu, dostarcza powietrze potrzebne do wyładowania cementu. Wyładanie dokonywane jest za pomocą ślimaka. Cysterna o zawartości 21 ton cementu może być rozładowana w ciągu 8 minut.

Załadowanie cementu do samochodu odbywa się otworami umieszczonymi na górnej części cysterny.

Stosowane są również przyczepy zbudowane w formie zbiornika cylindrycznego, które doczepiane są do samochodu cysterny.

Cement luzem można przewozić łodziami i statkami. Co prawda system ten jest na ogół dość rzadko stosowany, gdyż do tego celu łodzie i statki muszą być specjalnie budowane, lub wymagają specjalnego przystosowania. Konstrukcja ich jest prawie zawsze metalowa.

Do transportu cementu luzem używany jest również cały szereg zbiorników. Np. stosuje się zbiorniki metalowe o dużej pojemności ok. 6,5 ton cementu oraz ok. 10 ton cementu. Zbiornik 6,5 tonowy posiada do wyladunku dno otwierane, natomiast zbiornik 10 tonowy posiada urządzenia wyladowcze pneumatyczne.

Na wagon platformę ładuje się po 6 takich zbiorników.

Jednak zbiorniki te nie cieszą się wielkim uznaniem, ponieważ ładowanie 12 zbiorników wymaga więcej czasu niż ładowanie wagonu zsykowego do cementu.

Bardziej korzystne zastosowanie przy transporcie cementu luzem mają zbiorniki o mniejszej pojemności, a mianowicie od 50 kg do 5 ton. Produkowane są one z drzewa, metalu, a nawet i mocnego płótna smołowanego. Mają one szersze zastosowanie dlatego, że mogą być zdejmowane z wagonu platformy lub łodzi dla wyladowania ich na placu budowy. Zbiorniki 100 kilogramowe są zbudowane w kształcie skrzyni prostokątnej o przekroju kwadratowym i wymiarze boków 0,36 m, a wysokości 0,75 m lub też w kształcie beczki cylindrycznej o przekroju kołowym średnicy 0,48 m, wysokość 0,60 m.

Beczki o średnicy 0,38 m i wysokości 0,50 m mają pojemność 50 kg. Używa się również zbiornika w kształcie ściętej piramidy o przekroju kwadratowym, której boki mają 0,22 m i 0,32 m, wysokość 0,40 m, pojemność ich wynosi również 50 kg cementu.

Zbiorniki o pojemności 1,5 tony są wyrabiane w dwóch typach. Jeden z nich ma służyć za miejsce do przechowywania cementu na placu budowy i jest zaopatrzony w dno z 2-ma rynnami, którymi cement może być pobierany w miarę potrzeby, drugi zaś w kształcie skrzyni o przekroju kwadratowym (wymiar boków 1 m, wysokość 1,40 m) z otwieranym dnem. Zbiorniki o pojemności 2,5 tony są cylindrami o średnicy 0,95 m i długości 2,95 m. Mają one po sześć szerokich otworów do ładowania i wyladowywania. Są one na czas przejazdu przyczepiane jedno do drugich parami za pomocą prętów przymocowanych do sworzni na ich powierzchni i przenoszenie ich ze względu na kształt nie jest trudne.

Oprócz wymienionych powyżej sposobów przewoże-

nia cementu luzem stosowane są również dwa inne sposoby transportowania cementu luzem. Jeden sposób polega na przewożeniu cementu luzem pod postacią ziarnistą, przy stosowaniu którego cement łatwo rozprowadza się w betoniarnie w czasie użycia, drugi sposób polega na przewożeniu cementu w blokach ukształtowanych pod ciśnieniem lub drogą vibracji i zwilżenia powierzchnię. W ten sposób osiąga się dostateczny sposób zabezpieczenia, jednak przy tej metodzie mają miejsce straty, wynoszące ok. 5 proc. cementu.

Transport cementu luzem stosowany na większą skalę przynosi bardzo poważne oszczędności na opakowaniu i na czasie potrzebnym do czynności ładunkowych.

Przy wyborze systemu przewożenia cementu luzem należy przede wszystkim wziąć pod uwagę wielkość masy przewożonej i odległość na jaką będziemy ją przewozić. W wyniku tego ustalimy, czy należy użyć do przewozu wagonu specjalnego, zbiorników o dużej pojemności, czy też samochodów-cystern, względnie innego rodzaju pojemników mniejszych. Transport cementu luzem stosowany na większą skalę przynosi bardzo poważne korzyści ekonomiczne na opakowaniu, czynnościach za i wyladowkowych cementem workowanym, operacjach workowania i opróżniania worków, budowie składowisk pomocniczych, zmniejszeniu strat cementu, szybszej dostawie.

Bardzo poważnie uwidaczniają się tutaj korzyści na opakowaniu. Zmniejszenie zapotrzebowania na kilkadziesiąt milionów sztuk worków rocznie, przy odczuwanym jeszcze braku papieru jest argumentem przekonującym o konieczności ograniczenia transportu cementu w workach. Naturalnie nie chodzi tu o to aby wyeliminować worek jako opakowanie dla celów transportu i składowania, ale chodzi o to, aby używanie tego rodzaju opakowania było stosowane wówczas, kiedy nie będzie można stosować innych sposobów ze względów technicznych lub ekonomicznych. Jak wspomniano uprzednio poważne oszczędności występują przy czynnościach wyladowkowych, kiedy rozładunek wagonu 40 tonowego trwa od 15 — 20 minut, gdy przy rozładunku ręcznym należało zużytkować około 20 roboczo-godzin. Dotychczasowy system transportu cementu przynosi poważne straty materiału tak deficytowego, jak cement, które wynikają z rozrywania się worków, niedokładnego opróżniania z pozostałości w workach oraz rozkurzu i zbrylenia cementu wynoszące praktycznie 3 — 5 proc. a nawet więcej ogólnego zużycia. Koszt workowania i manipulacji workami przy załadunku na wagony 15-tonowe wynosi około 20 proc. wartości cementu.

ENDER JAN (Warszawa)

Czy nowa sprawozdawczość usprawnia pracę transportu

Tabor samochodowy, będący w posiadaniu Centralnych Zarządów stanowi narzędzie do wykonywania ich właściwych zadań jak zakup, dystrybucja itp.

Elastyczność dysponowania tym taborom musi być tym większa, im bardziej działalność instytucji uzależniona jest od sezonowych wahań obrotów, różnych miejsc powstawania potrzeb przewozowych w różnym czasie itp. okoliczności powodujących nieregularność i nierytmiczność przewozów.

W tych warunkach kierownik służby transportowej, posiadający tabor samochodowy rozmieszczony w kilku lub kilkunastu jednostkach podległych, musi się posługiwać takimi metodami, jakim posługuje się każdy dowódca wojskowy. Nie bez racji mówi się też o dowodzeniu transportem. Elementami zaś pracy i decyzji takiego kierownika służby transportowej muszą być: dokładna znajomość zadań, stopnia zaangażowania tj. wykorzystania środków transportowych, powstających

na skutek słabego wykorzystania rezerw transportowych, wreszcie zagrożenia na pewnych odcinkach na skutek braku środków itp.

Elementy do takiego operatywnego dowodzenia taborom samochodowym można zdobywać dwiema drogami: przez osobistą obserwację lub przez sprawozdawczość. Oczywiście, że bezpośredni kierownik bazy samochodowej opiera swoją pracę na bezpośredniej obserwacji, natomiast kierownik transportu na szczeblu nadrzędnym, do pobierania decyzji musi się posługiwać obydwoma drogami uzyskiwania wiadomości. Przy wielostopniowej organizacji im wyższy szczebel, tym trudniejsze jest uzyskiwanie wiadomości drogą obserwacji, a głównymi elementami decyzji stają się dane pochodzące ze sprawozdawczości.

Szybkość reakcji uzależniona też jest od wysokości szczebla i na każdym szczeblu reagowanie na wszelkie przejawy działalności transportu ma inny charakter

oraz pobierane decyzje wywierają swój wpływ na wykonywanie przewozów z odpowiednim do wysokości szczebla — opóźnieniem.

Czas, jaki upływa od zaistnienia jakiegoś zjawiska do chwili, w której powinien oddziaływać wpływ przełożonej jednostki jest zależny od charakteru działalności instytucji. Np. w handlu drobiem podaż jest najzupełniej żywiołowa i uzależniona od całego szeregu okoliczności, jak warunki atmosferyczne, sanitarno-weterynaryjne, paszowe itp.

W tych warunkach, np. na skutek lokalnych zakazów weterynaryjnych, w pewnym rejonie mogą ustać całkowicie lub zmniejszyć się przewozy związane ze skupem i powstawać mogą nieoczekiwane rezerwy środków transportowych. W tym samym czasie na innym obszarze na skutek obawy przed epidemią może powstać nagle zwiększenie podaży i zwiększone zapotrzebowanie na przewozy.

Podobne sytuacje występują na odcinku przewozów jaj, mleka oraz zapewne w przewozach owoców itp., a nawet, z innych przyczyn, w przewozach związanych z budownictwem.

W tych wszystkich przypadkach reakcja musi następować stosunkowo bardzo szybko, gdyż od tego zależy nie tylko wykorzystanie rezerw środków transportowych, ale również wykonanie właściwych zadań przez obsługiwaną instytucję. I do takiej właśnie działalności powinna być dostosowana sprawozdawczość.

Ob. Rostocki w swoim artykule pt. „Podstawowe zasady sprawozdawczości w transporcie samochodowym” w N-rze 12/51 „Transportu” z szeregu cech sprawozdawczości na pierwszym miejscu stawia a k t u a l n o ś ć. Właśnie aktualność konieczna jest po to, aby pobierane decyzje wypływające z analizy wyników eksploatacji mogły skutecznie i możliwie jak najszybciej wpłynąć na dalszą pracę transportu jeszcze w okresie wykonywania tych samych zadań sezonowych.

Czy tym warunkom odpowiada nowa sprawozdawczość eksploatacyjna na wzorach T-1-S?

Niestety, nowa sprawozdawczość nie spełnia tego zasadniczego warunku, straciła zasadniczą i podstawową cechę umożliwiającą pobieranie skutecznych decyzji usprawniających pracę transportu. W CZPJD nasilenie przewozów w I kwartale ze względu na sezonową działalność zupełnie różni się od nasilenia w głównym sezonie jajczarskim przypadającym w II kwartale, ale rozpoczynającym się w marcu. Wyniki eksploatacji w marcu dają podstawy do oceny przygotowania poszczególnych ekspozytur wojewódzkich do sezonu jajczarskiego, natomiast wyniki za cały I kwartał takiego obrazu nie dają.

Analiza sprawozdań na wzorze T-1 z wykonania planu przewozów wszystkimi środkami transportu wykazuje, że plan przewozów taborem samochodowym własnym w I kwartale został wykonany tylko w 96%, aczkolwiek ze stanu technicznego pojazdów znacznie lepszego niż był planowany należałoby oczekiwać, że plan ten będzie przekroczony. Jednocześnie jednak niektóre placówki posługiwały się taborem samochodowym wynajmowanym. Nie można się oprzeć przekonaniu, że jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy był brak sprawozdawczości miesięcznej.

Aby sprawozdawczość mogła się stać elementem skutecznych decyzji częstotliwość jej powinna być dla każdego szczebla różna. Nie ulega wątpliwości, że dla szczebla państwowego, operującego w zasadzie planami kwartalnymi, również sprawozdawczość statystyczna obejmująca okresy kwartalne jest najważniejsza. Dla szczebla Centralnego Zarządu wydaje się konieczne otrzymywanie sprawozdawczości miesięcznej, natomiast pożądanym byłoby, aby sprawozdawczość otrzymywana z podległych placówek przez szczebel wojewódzki obejmowała okresy jeszcze krótsze — dekadowe lub jeszcze lepiej tygodniowe. W działalności CZPJD, wiążącej się z zakupem w dni targowe, właśnie tydzień z punktu widzenia transportu jest zamkniętym okresem działalności.

Wylania się drugie zagadnienie. Czy wzory sprawozdawczości, jeśli chodzi o ilość szczegółów, dla wszystkich szczebli powinny być jednakowe.

Wydaje się, że kierownik transportu na szczeblu wo-

jewódzkim powinien wiedzieć o wynikach eksploatacji każdego pojazdu, a dopiero dla wyższych szczebli wystarczą wiadomości o wynikach eksploatacji poszczególnych grup. Obecny system sprawozdawczości oddala komórki transportowe nadzórce od terenu i pomniejsza ich możliwości oddziaływania na wyniki eksploatacji.

Uzyskiwanie wiadomości do operatywnego kierowania transportem drogą bezpośredniej obserwacji przez wyjazdy inspekcyjne w teren nie da się całkowicie zrealizować. Nie można bowiem w krótkim okresie czasu, obejmującym zamknięty cykl działalności np. sezon jajczarski, obejrzeć wszystkich placówek i dokonać wnikliwej kontroli. Tylko na podstawie sprawozdawczości można ustalić, która placówka wymaga kontroli i pomocy inżynierskiej.

Ponadto na przeszkodzie takiemu systemowi kierowania transportem stoi brak odpowiedniej ilości personelu dla częstego przeprowadzania inspekcji, nie mówiąc o ograniczonych kredytach na podróże służbowe.

Dążenie do zaoszczędzenia pracy jednostkom sprawozdawczym przez wprowadzenie zmian w sprawozdawczości było słuszne. Czy jednak cel ten został osiągnięty?

Tak, jak dawniej, każda komórka transportowa musi podsumowywać wyniki każdego miesiąca, aby następnie zestawiać wyniki kwartalne. Przybyła im więc dodatkowa czynność podsumowywania wyników z trzech miesięcy. Zaobserwowane zostało ponadto jeszcze inne niepożądane zjawisko.

Mało sumienni pracownicy w komórkach oddolnych, zamiast wypełniania bieżąco miesięcznych kart eksploatacyjnych, odkładają tę czynność na koniec kwartału, mając nadzieję, że, wobec niesłyszanej płynności kadr, pracę tę za nich wykona następca. Uniemożliwia to opracowanie i przesłanie sprawozdań do szczebla wojewódzkiego na oznaczony termin. Jeśli się zważy że w czasie opracowywania sprawozdań zbiega się również szereg innych czynności, jak obliczenie należności kierowców itp., skrócenie terminu dostarczenia sprawozdań kwartalnych, zwłaszcza przy czterostopniowej organizacji, w praktyce nie może być zrealizowane.

Zagadnienie sprawozdawczości należałoby rozstrzygnąć pod kątem widzenia celów, jakim ona ma służyć. Celem sprawozdawczości jest dostarczenie szeregu ważnych elementów do wyciągania wniosków i pobierania decyzji przez wszystkie organizacyjne szczeble służbowe. Już dla najbliższego szczebla, a więc dla kierownika jednostki gospodarczej, sporządzającej sprawozdanie na podstawie ewidencji podstawowej, zebranie w jedną całość i analiza wyników pracy środków transportowych będących w jego dyspozycji w możliwie krótkim okresie działalności, powinna być źródłem pomysłów i decyzji w kierunku usprawnienia pracy już na najbliższą przyszłość.

Niewątpliwie, również dla najwyższego szczebla państwowego, otrzymującego sprawozdawczość staje się ona elementem pewnych decyzji; jednak o charakterze długofalowym, regulujących całokształt organizacji przewozów w kraju. Dlatego należałoby rozróżnić dwa rodzaje sprawozdawczości, a mianowicie: a) sprawozdawczość operatywną, szczegółową na potrzeby wykonawców przewozów i ich najbliższych władz nadzórnych dla bezpośredniego i możliwie szybkiego oddziaływania na usprawnienie pracy transportu oraz b) sprawozdawczość statystyczną, będącą syntezą sprawozdawczości operatywnej, sporządzaną dla najwyższych władz państwowych, a zawierającą tylko ograniczoną ilość elementów niezbędnych dla wyciągania wniosków i pobierania decyzji o charakterze ogólnopaństwowym.

Wydaje się, że jednym ze środków ujawniania i wykorzystania rezerw produkcyjnych transportu i celowego ich wykorzystania jest należyte ustawione, dostatecznie częsta, a więc aktualna sprawozdawczość. Zbyt późne ujawnianie marnotrawstw i nie wykorzystanych rezerw, jak to ma miejsce w związku z obecnie obowiązującą sprawozdawczością kwartalną utrudnia wykonanie zadań wynikających z Uchwał II Zjazdu PZPR podniesienia wydajności pracy transportu i obniżenia kosztów — jako podstawy materialnej do podwyższenia stopy życiowej ludności pracującej.

PRZEJMOWANIE PRZEWÓZÓW OD KOLEI

Uchwała Prezydium Rządu nr 323 z dnia 26.IV.1952 r. w sprawie przejmowania zadań transportu kolejowego w przewozach na krótkie odległości przez transport samochodowy (M. P. nr A-38 z dn. 13.V.52 r.) przewiduje zawieszanie komunikacji kolejowej na poszczególnych odcinkach — zasadniczo do 30 km — i przejmowanie przewozów na tych odcinkach przez Państwową Komunikację Samochodową. Dołączona do uchwały instrukcja ustala szczegółowe i wszechstronne badanie sytuacji transportowej w odniesieniu do każdego przypadku (każdego przejmowanego odcinka) w celu zapewnienia pokrycia przez tabor PKS całkowitego zapotrzebowania na transport na zawieszonym odcinku przy jednoczesnym zapewnieniu ekonomicznych warunków użycia tego taboru.

W podanym trybie przejęła Państwowa Komunikacja Samochodowa do chwili obecnej przewozy na 89 odcinkach. Pozwoliło to kolei zwiększyć przełotowość na wielu węzłach oraz — dzięki eliminacji nieekonomicznych dla transportu kolejowego przewozów krótkich — uzyskać obniżkę kosztów własnych. Z tych względów konieczne się staje przyspieszenie tempa przejmowania od kolei nierentownych dla niej przewozów, co przyniesie znaczne korzyści gospodarce.

Badając możliwości w tym zakresie, należy zastanowić się, jak przedstawia się wykorzystanie taboru PKS wykonującego przewozy w zastępstwie kolei?

Z dotychczasowej praktyki PKS wynika, że z chwilą zawieszenia komunikacji kolejowej na poszczególnych odcinkach — pomimo przeprowadzenia gruntownej analizy potrzeb terenu, wydzielania przez WKPG taboru PKS do wykonania tych przewozów oraz przygotowań organizacyjnych — nie wpływają z tego tytułu żadne zlecenia przewozowe, albo też ilość ich jest minimalna, ponieważ masa towarowa jest przewożona taborem jednostek transportu resortowego.

Przykładowo: uruchomiona przez PKS regularna komunikacja towarowa na trasie Gdańsk — Sopot — Gdynia dla obsługi przesyłek przewożonych uprzednio koleją — została wkrótce zawieszona wskutek braku zleceń. Podobny fakt zdarzył się ostatnio w Białymstoku: z dniem 1.VII. br. zawiesiła kolej na wniosek PKS komunikację na 6 odcinkach w promieniu 60 km od Białegostoku (ze st. Białystok Centr. do st. Mońki, Krynki, Sokółka, Czarnow-Undy, Bielsk Podlaski i Szepietowo). Jak informuje Ekspozytura PKS w Białymstoku — żaden z byłych nadawców kolei nie dokonuje na wymienionych trasach przewozów taboru PKS. Np. Białostocka Wytwórnia Wódek, która przewoziła swoje wyroby koleją do st. Sokółka i Bielsk Podlaski — obecnie nastawiła się na przewóz taboru własnym pomimo, iż np. Bielsk Podlaski posiada dogodnie połączenie za pośrednictwem linii regularnej Białystok — Siemiatycze. Wytwórnia ta czyni starania w Centralnym Zarządzie Spirytusowym o przydział

dwóch samochodów m-ki „Star“ i jednego m-ki „GMC“. Podobnych przykładów można by zresztą wyliczyć wiele.

Wynika stąd, że przeprowadzanie przez pracowników PKS przeważnie długotrwałych i pracochłonnych badań terenowych (odnośnie przepływu potoków masy towarowej, stanu dróg i możliwości dojazdowych, wielkości i zatrudnienia taboru PKS itp.) okazuje się w praktyce zbędne, zaś tabor PKS występuje w rezultacie w charakterze „klapy bezpieczeństwa“.

W tych warunkach wydaje się, że w celu przyspieszenia tempa realizacji uchwały nr 323 należy zmienić obowiązujące obecnie przepisy tym bardziej, że PKS, która w efekcie bierze minimalny udział w tych przewozach — nie zgadza się na przejęcie wielu odcinków z uwagi na brak taboru, dalekie dojazdy, zły stan dróg itp. Zmiana przepisów powinna pójść w kierunku każdorazowego zbadania wielkości taboru jednostek transportu resortowego znajdującego się na danym terenie z jednoczesnym ograniczeniem udziału taboru PKS wyłącznie do obsługi jednostek nie posiadających taboru własnego, względnie posiadających go w niewystarczającej ilości.

Konieczność takiego uregulowania zagadnienia przewozów w zastępstwie kolei wynika z opisanej sytuacji, w której Państwowa Komunikacja Samochodowa nie ma zapewnionych środków dla przejęcia całości tych przewozów oraz ekonomicznego ich zorganizowania.

Oczywiście rozwiązanie takie, stwarzając realne warunki dla szybszej realizacji uchwały nr 323, nie zapewni na obecnym etapie racjonalnej eksploatacji taboru samochodowego. Jest to związane z dysponowaniem przez jednostki transportu resortowego masą towarową przeważnie w jednym kierunku oraz z przekazaniem PKS stosunkowo małej ilości przesyłek, które ponadto są zgłaszane nieregularnie. Nie zawsze przeto uda się uniknąć powstawania niepełnych i próżnych przebiegów. Dlatego też w następnym etapie należy stworzyć odpowiednie warunki zapewniające ekonomiczną organizację przewozów w zastępstwie kolei, jak:

- 1) określenie promienia swobodnego poruszania się taboru jednostek transportu resortowego — obecnie do 50 km,
- 2) ustanowienie obowiązku zgłaszania do placówek spedycyjnych wyjazdów samochodów nie w pełni załadowanych — obecnie zgłaszają się samochody załadowane poniżej 50% ładowności. Pozwoli to na zorganizowanie połączeń regularnych oraz koordynację przewozów przez placówki spedycyjne — po dokonaniu odpowiedniej rozbudowy sieci placówek i linii. Umożliwi to pełną realizację uchwały nr 323, która przewiduje podział przewozów pomiędzy poszczególne rodzaje transportu w taki sposób, aby w każdym przypadku zapewnić maksymalne, ekonomiczne wykorzystanie wszystkich środków transportowych (zatem zarówno wagonów, jak też samochodów).

KORESP. W. WĘGIELEK

DZIAŁ INFORMACYJNY*)

PREMIOWANIE I WYNAGRADZANIE ZA POMOC UDZIELONĄ PRZY OPRACOWANIU PROJEKTÓW RACJONALIZATORSKICH

W celu ujednolicenia zasad premiowania i wynagradzania za udzielenie pomocy technicznej przy opracowywaniu projektów racjonalizatorskich — Minister Transportu Drogowego i Lotniczego zarządzeniem nr 120 z dnia 31 maja 1954 roku ustalił, że przy zlecaniu udzielenia pomocy przy opracowywaniu projektów racjonalizatorskich należy stosować przepisy:

a) zarządzenia przewodniczącego PKPG z dnia 24 sierpnia 1951 roku w sprawie premiowania i wynagradzania za pomoc techniczną przy opracowywaniu pracowniczych wynalazków, udoskonalień technicznych i usprawnień (Monitor Polski z dnia 21.IX.1951 r. nr A-82 poz. 1137);

b) § 2 pkt. 14 zarządzenia Ministra Finansów z dnia 6.VI.1951 r. w sprawie całkowitego lub częściowego zwolnienia

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

w niektórych kategoriach wynagrodzeń od podatku od wynagrodzeń (Monitor Polski nr A-22 poz. 276 z 1953 roku).

W zarządzeniu powyższym określono warunki udzielania zlecenia. Pomocy udziela się na wniosek komórki wyznaczonej uzgodnionej z komórką techniczną i głównym księgowym. Wydanie zlecenia należy do kierownika zainteresowanej jednostki. W zleceniu konieczne jest określenie zakresu pomocy i terminu jej wykonania.

Pomocy udziela się tym osobom, które nie posiadają przygotowania do opracowania projektu.

Pomoc powinna być wykonana w godzinach poza służbowych.

Zlecenie na udzielenie pomocy może być wydane w zasadzie tylko w tych przypadkach, gdy pracownicy zakładu nie mogą wykonać przewidzianych zadań w godzinach służbowych, co powinno być stwierdzone pisemnie przed udzieleniem zlecenia.

Zarządzenie ustala następujące typowe opracowania oraz normy czasowe dla tych opracowań przy uwzględnieniu

formatu arkusza A-4 przy 15 pozycjach zapelnienia maszynopisu.

Opracowanie	Norma czasowa w godz.
1. schematy koncepcyjne maszyn i urządzeń na podstawie dostarczonych danych	8
2. projekty koncepcyjne, wstępne techniczne, montażowe mechanizmów skomplikowanych (rysunki zestawieniowe)	10
3. projekty koncepcyjne, wstępne techniczne, montażowe mechanizmów prostych (rysunki zestawieniowe)	8
4. zestawienie całości w ujęciu perspektyw. z wykreśleniem koniecznych przekrojów, rzutów z charakterystyką techniczną	8
5. rysunki detali trudnych z rysunków zestawieniowych odlewów kół zębatach, łożysk itp. części maszyn oraz detali wymagających przeliczeń lub koniecznych rozrysowań	3,5
6. rysunki wykonawcze detali prostych i zestawień lub szkiców	2,5
7. wykazy rysunków, materiałów, wykresy, tablice	3
8. opisy techniczne urządzeń i mechanizmów	4
9. obliczenie proste pojemności, powierzchni itp.	4
10. obliczenie wytrzymałościowe, cieplne itp.	6
11. wyciąganie i kopiowanie w ołówku i tuszu zestawień wraz z opisaniem	2,5
12. wyciąganie i kopiowanie detali wraz z opisaniem	2
13. przepisywanie obliczeń, wykazów, tabel itp.	2
14. pomoc przy próbach, badaniach i produkcji doświadczalnej	—
15. wykonanie modelu lub prototypu	—

Stawki godzinowe wynagrodzenia za udzieloną pomoc techniczną wynoszą: a) dla udzielającego pomocy w charakterze projektanta — zł. 7.05 (z pomocą koncepcyjną); b) dla udzielającego pomocy w charakterze kreślarza — zł. 4.10 (bez pracy koncepcyjnej).

Normy dla ustalenia wynagrodzenia za opracowanie, określone w pkt. 14 należy obliczać według ilości przewidywanych godzin pracy o ile je można określić, względnie efektywnie przepracowanych, jeśli ustalenie godzin przewidywanych było niemożliwe lub bardzo trudne. Dla pracowników umysłowych stawka wynosi 7,05 zł, natomiast dla pracowników fizycznych stawkę oblicza się według osobistego zaszerogowania.

Wynagrodzenie za opracowanie określone w pkt. 13 należy obliczać według normy czasowej ustalonej na podstawie kalkulacji. Stawkę oblicza się według zaszerogowania pracowników wykonujących daną pracę.

Normy dla obliczenia wynagrodzeń za opracowania, określone w pktach 1 — 13 należy ustalać dla: a) znormalizowanego arkusza A-4, b) średnio trudnego opracowania, c) średniego zapelnienia arkusza.

Zlecenie na udzielenie pomocy technicznej względnie teoretycznej wystawia się na druku W-9 „Zlecenie udzielenia pomocy“.

A. L.

TABLICE INFORMACYJNE O STACJACH OBSŁUGI T.O.S.

Szybka i właściwa informacja o miejscu położenia publicznej stacji obsługi pojazdów samochodowych ma istotne znaczenie dla posiadaczy tych pojazdów, to też z zadaniem należy powitać ukazanie się w Monitorze Polskim Nr A-82 zarządzenia Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 20 sierpnia 1954 r., w sprawie wprowadzenia tablic informacyjnych o stacjach obsługi przedsiębiorstwa państwowego Techniczna Obsługa Samochodów.

Tablice informacyjne TOS będą umieszczane w porozumieniu z właściwymi organami terenowymi, powołanymi

do nadzoru nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu drogowego oraz z właściwymi zarządami dróg (ulic).

Zarządzenie przewiduje wydanie odrębnej instrukcji, która ustali wzory tablic informacyjnych, ich kształt, wymiar i kolory, oraz zakaz umieszczania tablic innych, niż ustalone instrukcją.

Koszty wykonania, umieszczenia i konserwacji tablic pokrywać będzie przedsiębiorstwo państwowe Techniczna Obsługa Samochodów.

Umieszczenie wzdłuż dróg i w miejscowościach tablic informacyjnych o miejscach położenia publicznych stacji obsługi samochodów usunie trudności z jakimi dotychczas spotykali się posiadacze pojazdów samochodowych.

J. B.

PRZEJĘCIE ZADAŃ TRANSPORTU KOLEJOWEGO PRZEZ TRANSPORT SAMOCHODOWY

W Dz. Taryf i Zarz. Kom. Nr 14 ukazało się zarządzenie Ministra Kolei i Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 30 czerwca 1954 r. w sprawie przejęcia zadań transportu kolejowego przez transport samochodowy, którym zlecono PKS przejęcie przewozu kolejowych przesyłek wagonowych pomiędzy stacjami kolejowymi, położonymi na odcinkach: Jasło (wl) — Wiśniowa (wl), Jasło (wl) — Iwonicz (wl), Jasło (wl) — Zagórzany (wl).

W Dz. Taryf i Zarz. Kom. Nr 15 ukazało się następne z kolei zarządzenie Ministra Kolei i Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 10 sierpnia 1954 r. w sprawie przejęcia zadań transportu kolejowego przez transport samochodowy, którym zlecono Państwowej Komunikacji Samochodowej przejęcie przewozu kolejowych przesyłek wagonowych pomiędzy stacjami kolejowymi, położonymi na odcinkach: Kętrzyn (wl) — Węgorzewo (wl), Kętrzyn (wl) — Widminy (wl), Kętrzyn (wl) — Sapoty Samulewo (wl), Kętrzyn (wl) — Mragowo (wl), Korsze (wl) — Wiatrowiec Warmiński (wl), Giżycko (wl) — Kruklanki (wl), Suwałki (wl) — Trakiszki (wl), Suwałki (wl) — Augustów (wl), Suwałki (wl) — Olecko (wl) oraz pomiędzy stacjami: Giżycko — Orzysz i Giżycko — Węgorzewo.

Nie dotyczy to przesyłek, które z uwagi na długość, ciężar, rozmiar i inne szczególne właściwości nie mogą być przewożone samochodami, a także przesyłek służbowych i gospodarczych PKP oraz wojskowych, które nadal będą przewożone koleją.

J. B.

UZUPEŁNIENIE PRZEPISÓW REGULUJĄCYCH UŻYWANIE CIĘŻAROWYCH POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH W TRANSPORCIE MIĘDZY OSIEDLAMI

W oparciu o delegację, zawartą w § 8 ust. 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 czerwca 1952 r. (Dz. U. Nr 29, poz. 197) wydane zostało i opublikowane w Monitorze Polskim Nr A-77 poz. 914, zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 5 sierpnia 1954 r., w sprawie określenia pojazdów samochodowych nie podlegających przepisom, regulującym używanie ciężarowych pojazdów samochodowych w transporcie między osiedlami i wykorzystania ich próżnych przebiegów.

Zarządzenie postanawia, iż przepisom powołanego wyżej rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 czerwca 1952 r. nie podlegają należące do jednostek gospodarki społecznej następujące rodzaje ciężarowych pojazdów samochodowych o specjalnym przeznaczeniu: 1) cysterny do przewozu cieczy i gazów, 2) baseny do przewozu ryb, stawniawie nadwozie pojazdu, 3) chłodnie, 4) platformy, 5) samochody wystawy lub sklepy, 6) pojazdy przystosowane do przewozu: a) padliny, b) żywca zwierzęcego lub drobiu żywego, c) ładunków wyjątkowo objętościowych oraz wyjątkowo ciężkich, a niepodzielnych i ponadwymiarowych.

J. B.

SAMOCHODY SŁUŻBOWE W AKCJI ŁĄCZNOŚCI MIASTA ZE WSIĄ

W związku z zapytaniem ze strony szeregu zainteresowanych jednostek gospodarki społecznej co do zasad używania należących do tych jednostek pojazdów samochodowych do wyjazdów w akcji łączności miasta ze wsią, wydany został i ogłoszony w Monitorze Polskim Nr A-72 poz. 890, Okólnik Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 19 lipca 1954 r.

Okólnik ten, powołując się na przepis § 6 pkt 3 okólnika Nr 4 Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 stycznia 1950 r. o samochodach funkcyjnych, o służbowym i pozasłużbowym używaniu pojazdów mechanicznych, o garażowaniu oraz wprowadzeniu kontroli społecznej w gospodarce samochodowej (Mon. Pol. Nr A-17 poz. 177), wyjaśnia, że używanie pojazdów samochodowych jednostek gospodarki uspołecznionej do wyjazdów w ramach akcji łączności miasta ze wsią może mieć miejsce na tych samych zasadach, na jakich używa się tych pojazdów do wyjazdów służbowych.

Okólnik przypomina, iż ocena, czy wyjazd jest podejmowany istotnie w celu niesienia pomocy wsi i czy użycie samochodu jednostki jest konieczne, należy zgodnie z okólnikiem Prezesa Rady Ministrów do przełożonego jednostki organizacyjnej, do której przydzielony jest pojazd.

Ponadto okólnik zwraca uwagę na obowiązek właściwego wykorzystania ładowności pojazdów, używanych do przewozów w ramach akcji łączności miasta ze wsią, celem uniknięcia nieekonomicznych przewozów pojedynczych osób pojazdem ciężarowym.

W końcu okólnik przypomina o konieczności przestrzegania wszystkich obowiązujących przepisów, regulujących korzystanie z pojazdów ciężarowych do przewozu osób.

J. B.

POZWOLENIA NA PRZYWÓZ Z ZAGRANICY SPRZĘTU MOTORYZACYJNEGO

W Monitorze Polskim Nr A-70/54 r. poz. 873 opublikowane zostało zarządzenie Ministra Handlu Zagranicznego z dnia 13 lipca 1954 r. w sprawie pozwolenia na przywóz z zagranicy niektórych towarów. Zwracamy uwagę naszych czytelników na powyższe zarządzenie, ponieważ w załączniku do omawianego zarządzenia, stanowiącym wykaz towarów, które zezwala się przywieźć z zagranicy, wymienione są również i pozycje dotyczące sprzętu motoryzacyjnego.

Zezwala się na przywóz z zagranicy pod warunkiem uiszczenia opłat celnych następującego sprzętu motoryzacyjnego:

- 1) motocykle turystyczne o pojemności cylindra 125 cm³, 250 cm³, 350 cm³, 500 cm³ i wyżej,
- 2) motorowery,
- 3) silniki motocyklowe o poj. cylindrów do 250 cm³, i powyżej 250 cm³,
- 4) silniki samochodowe do samochodów osobowych do 4 cylindrów i powyżej 4 cylindrów,
- 5) detki i opony samochodowe,
- 6) części metalowe motocykli i samochodów,
- 7) akumulatory.

W zarządzeniu ustalono, iż wymiaru przypadających opłat celnych dokonują urzędy celne według zasad ustalonych w załączonym do omawianego zarządzenia wykazie.

Zarządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia z mocą od dnia 9 lutego 1954 r.

K. K.

NADZÓR MINISTRA TDIL NAD DZIAŁALNOŚCIĄ LPŻ W ZAKRESIE LOTNICTWA

W Dzienniku Ustaw Nr 36 z 1954 r. ukazało się rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 czerwca 1954 r. w sprawie uznania stowarzyszenia „Ligi Przyjaciół Żołnierza” za stowarzyszenie wyższej użyteczności, którym oprócz uznania „Ligi Przyjaciół Żołnierza” za stowarzyszenie wyższej użyteczności i przekazania temu stowarzyszeniu majątku stowarzyszeń: Ligi Przyjaciół Żołnierza (dawniejsza nazwa „Towarzystwo Przyjaciół Żołnierza”), Ligi Lotniczej i Ligi Morskiej, zmieniono zakres działania Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego.

Mianowicie, w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 26 lutego 1951 r. w sprawie zakresu działania władz naczelnych w dziedzinie komunikacji (Dz. U. z 1951 r. Nr 14, poz. 111, Nr 41, poz. 315 i z 1952 r. Nr 11, poz. 69, Nr 13, poz. 79, Nr 19, poz. 115) — w § 2 ust. 1 punkt 14 otrzymał następujące brzmienie:

„14) nadzór państwowy nad działalnością Ligi Przyjaciół Żołnierza w sprawach kontroli cywilnych statków powietrznych i ich urządzeń pomocniczych, zakładania, uruchamiania i inspekcji lotnisk cywilnych i pomocniczych, urządzeń naziemnych, wyszkolenia lotniczego w zakresie

wiadomości niezbędnych dla cywilnego personelu lotniczego odpowiednich klas oraz w zakresie stosowania przepisów obowiązujących w lotnictwie cywilnym”.

J. B.

UTWORZENIE REJONÓW DRÓG WODNYCH

W Dzienniku Ustaw Nr 36/54 pod poz. 158 opublikowane zostało rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 2 sierpnia 1954 r. w sprawie utworzenia rejonów dróg wodnych.

Minister Żeglugi na podstawie ustawy z dnia 9.7.1919 r. o budowie kanałów żeglownych i regulacji rzek żeglownych oraz rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 9.11.1927 r. o regulacji i urzucianiu wód spławnych, powołał omawianym zarządzeniem rejonów dróg wodnych oraz zarządził zniesienie zarządów okręgowych dróg wodnych w Warszawie, Wrocławiu, Krakowie i Poznaniu z podległymi im jednostkami.

Do zakresu działania nowopowołanych rejonów dróg wodnych należy utrzymanie, konserwacja, budowa i rozbudowa dróg wodnych śródlądowych oraz administracja tych dróg w zakresie przekazanym Ministrowi Żeglugi rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 26.2.1951 r. w sprawie zakresu działania władz naczelnych w dziedzinie komunikacji, jak również bezpośredni zarząd dróg wodnych i roboty techniczne na nich.

Ilość rejonów dróg wodnych, ich siedziby, właściwości terytorialne, organizację, szczegółowy zakres działania i system finansowy określi Minister Żeglugi w porozumieniu z Przewodniczącym PKPG i Ministrem Finansów za zgodą Prezesa Rady Ministrów.

Rozporządzenie weszło w życie z dniem 1 września 1954 r.

K. K.

Taryfy i zarządzenia

W komunikacji kolejowej

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 14 z 1954 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei z 17.VIII.1954 r. w sprawie komunikacji towarowej Polska — Grecja. W myśl tego zarządzenia, od I.VIII.1954 r. Polskie Koleje Państwowe, Czechosłowackie Koleje Państwowe, Węgierskie Koleje Państwowe, Koleje Rumuńskie, Austriackie Koleje Państwowe, Jugosłowiańskie Koleje Państwowe, Bułgarskie Koleje Państwowe, Tureckie Koleje Państwowe, Francusko-Greckie Towarzystwo Kolejowe i Greckie Koleje Państwowe przyjmują w komunikacji pomiędzy Polską a Grecją przesyłki do bezpośredniego przewozu przez otwarte punkty graniczne na zasadzie postanowień Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (KMT) z 23.IX.1933 r. wraz z Ujednostajnionymi Postanowieniami Dodatkowymi, obowiązującej od I.X.1938 r. Zarządzenie zawiera specjalne postanowienia dodatkowe do następujących artykułów KMT: art. 17 (Opłacanie kosztów przewozu), art. 19 (Zaliczenia i zaliczki w gotówiznie) i art. 35 (Deklaracja wartości dostawy). Zarządzenie zawiera również wykaz punktów granicznych otwartych dla tej komunikacji, a mianowicie punktów polsko-czechosłowackich, czechosłowacko-węgierskich, czechosłowacko-austriackich, austriacko-jugosłowiańskich, austriacko-węgierskich, węgiersko-jugosłowiańskich, węgiersko-rumuńskich, rumuńsko-bułgarskich, jugosłowiańsko-greckich i punktów bułgarsko-greckich.

W tym samym numerze Dz. T. i Z. K. ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei z 14.VIII.1954 r. w sprawie komunikacji towarowej Polska — Włochy. Zarządzenie to uchyla dotychczasowe zarządzenie w tej sprawie ogłoszone w Dz. T. i Z. K. z 1952 r. Nr 16, poz. 180.

W Dz. T. i Z. K. Nr 15 z 1954 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei z 27.VII.1954 r. w sprawie komunikacji towarowej Polska — Dania promem przez Sassnitz Hafen — Trelleborg — Malmö — København (Halsinborg — Helsingør). W myśl tego zarządzenia, od I.VIII.1954 r. Polskie Koleje Państwowe, Niemieckie Koleje Rzeszy, Szwedzkie Koleje Państwowe i Dnieckie Koleje Państwowe przyjmują w komunikacji towarowej pomiędzy Polską a Danią w tranzycie przez Niemiecką Republikę Demokratyczną i Szwecję przesyłki do bezpośredniego przewozu przez otwarte punkty graniczne na zasadzie postanowień Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (KMT) z 23.XI.1933 r. wraz z Ujednostajnionymi Postanowieniami Dodatkowymi, obowiązującej od I.X.1938 r. Zarządzenie zawiera specjalne postanowienia dodatkowe do art. 19 KMT, według którego zaliczenia i zaliczki w gotówiznie nie są dopuszczalne. Zarządzenie zawiera również wykaz punktów granicznych otwartych dla tej komunikacji.

W tym samym numerze Dz. T. i Z. K. ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei z 14.VIII.1954 r. w sprawie komunikacji towarowej Polska — Dania w tranzycie przez Niemcy (Niemieckie Koleje Rzeszy i Niemieckie Koleje Związkowe). Zarządzenie to uchyla dotychczasowe zarządzenie w tej sprawie ogłoszone w Dz. T. i Z. K. z 1951 r. Nr 21, poz. 213.

O. K.

Informacje Wyd. Komunikacyjnych

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

KOLEJNICTWO

Eksploatacja lokomotyw i urządzenia trakcyjne — część II N. A. SOCHACZEWSKI (tłum. z ros.).

Część II omawia urządzenia trakcyjne. Podaje opisy urządzeń i wyposażenia parowozowni, obliczania ilości urządzeń mechanicznych, stanowisk dla lokomotyw, urządzeń do obrzadzania lokomotyw itp.

Praca przeznaczona dla organizatorów i kierowników służby mechanicznej kolei oraz dla studentów wydziałów komunikacyjnych szkół wyższych (Cena zł 47,60).

Tabor kolei elektrycznej — STANISŁAW PLEWAKO.

Budowa i zasady działania urządzeń mechanicznych i elektrycznych różnych typów elektrowozów, wagonów motorowych i doczepnych kolei elektrycznej. Charakterystyka taboru używanego w PKP, w ZSRR i w innych krajach. Ponadto skrót wiadomości ogólnych o ruchu pojazdów elektrycznych i teorii silników elektrycznych. Porównanie trakcji elektrycznej z parową. Książka jest podręcznikiem szkolnym dla uczni technikum kolejowego, a przez tego może być pomocą dla maszynistów i pracowników kolei elektrycznych i komunikacji miejskiej (Cena zł 17,40).

Krzyżwizny toru — WŁADYSŁAW RZEPKA.

Zagadnienia dotyczące ustroju, budowy i utrzymania toru podtorza, mostów oraz przepustów kolejowych. Wiadomości z zakresu zabezpieczenia pociągów, układu stacji i innych urządzeń kolejowych oraz organizacji robót i ich procesów technologicznych.

Praca przeznaczona dla inżynierów i studentów politechnik (Cena zł 4,10).

Wskazówki dla drużyny manewrowej — B. A. DŁUGACZ (tłum. z ros.).

Zasadnicze wskazówki i zalecenia dotyczące pracy radzieckich drużyn manewrowych w okresie zimowym oraz stachanowskie metody pracy tych drużyn.

Broшуra przeznaczona dla ustawiaczy, spinaczy, dyżurnych ruchu i manewrowych (Cena zł 4,50).

Transport samochodowy

Zasady eksploatacji w transporcie samochodowym — TADEUSZ SOKOŁOWSKI.

Zasady prawidłowej organizacji w transporcie samochodowym publicznym i resortowym. Wytyczne dla pracy dyspozytorów oraz sposoby obliczania zadań dla kierowców.

Książka przeznaczona dla pracowników eksploatacyjnych transportu samochodowego (cena zł 6,80).

NOTATKI

NIEKTÓRE WYNIKI NAWIGACJI RADZIECKIEJ

Z szeregu sprawozdań z narad roboczych poszczególnych linii żeglugowych ZSRR, obejmujących całość okresu nawigacyjnego r. 1953, wynika, że tak kierownictwa jak i załogi linii żeglugowych zwracają szczególną uwagę na pokonanie trudności stojących na przeszkodzie dalszemu obniżeniu kosztów własnych przewozów i podnoszeniu rentowności prac linii.

W związku z tym fachowe periodyki Związku Radzieckiego i przynoszą artykuły rozpatrujące szczególne przypadki i rozbieżności jakie zachodzą pomiędzy niewątpliwymi osiągnięciami nawigacji roku 1953, a poszczególnymi wskaźnikami wyników pracy transportu rzeczno w ZSRR.

Naprzykład, przewóz pasażerów wyniósł w żegludze wołańskiej 101,5% planu, zaś plan dochodów tejże linii żeglugowej w odniesieniu do przewozu pasażerów wyniósł jedynie 90,8%. Jakże są przyczyny powstania tego zjawiska i jak uniknąć podobnych wypadków na przyszłość? Artykuły przeprowadzają m. inn. rozumowanie, mające na celu uświadomienie sobie przez kierownictwa linii żeglugowych, że każdy statek może i powinien przynosić dochody, chodzi jedynie o należyte postawienie tego zagadnienia przed załogami statków w przedmiocie odpowiedzialnego wykorzystania każdej jednostki pływającej i zmniejszenia kar płaconych za nie wykonanie zobowiązań handlowych.

Przy przewożeniu pasażerów zasadą najważniejszą dla osiągnięcia zaplanowanych dochodów linii żeglugowej jest ściśle przestrzeganie rozkładu; wzbudza to zaufanie pasażerów i gwarantuje ich pozyskanie dla linii żeglugowej, co zwiększa obrót oraz zmniejsza koszt własne statku, zaś w końcowym wyniku przynosi całej linii żeglugowej pewność wykonania planu dochodów, a nawet ich przekroczenie.

Oczywiście, jest to tylko jeden z czynników ogólnego programu, mającego na celu usprawnienie pracy statków, na co składa się należyty i terminowy zimowy remont statków, terminowe przekazanie statków po remoncie do eksploata-

Samochodowe silniki wysokoprężne — A. TUSZYŃSKI.

W popularnym ujęciu podano: zasady działania, rozwiązania konstrukcyjne, sposób obsługi, przyczyny niedomagań wysokoprężnych silników samochodowych i ciągnikowych oraz średnio i niskoprężnych silników wtryskowych, pracujących na paliwie ciężkim.

Książka przeznaczona dla techników, kierowców samochodowych i ciągnikowych oraz pracowników obsługi technicznej (Cena zł 15,—).

Żegluga

Mechanizacja prac przeładunkowych w portach morskich — A. I. DUKIELSKI (tłum. z ros.).

Ogólne warunki prac przeładunkowych w portach morskich oraz podstawy projektowania portowych urządzeń przeładunkowych. Szczegółowy opis mechanizacji przeładunku drobnicy, drewna, ładunków masowych, zboża oraz ładunków płynnych. Urządzenia pomocnicze do ważenia i mierzenia objętości ładunków.

Książka przeznaczona dla pracowników portowych i inżynierów projektantów oraz jako pomoc naukowa dla studentów odnoszących uczelni (cena zł 30,—).

Koszty własne w eksploatacji statku — TADEUSZ CIES-LAK.

Zagadnienie kosztów własnych z punktu widzenia eksploatacji statku. Grupy kosztów oraz ich wzajemny wpływ i powiązania między powstawaniem kosztów a eksploatacją. Zasady operacyjnej kalkulacji armatora i drogi prowadzące do obniżenia kosztów własnych w żegludze morskiej.

Książka przeznaczona dla pracowników przedsiębiorstw żeglugowych i innych współpracujących z transportem morskim (cena zł 17,30).

Wykres godzinowy obsługi statku w portach radzieckich — CZESŁAW WOJEWÓDKA.

Krótką charakterystyką metod szybkościowej obsługi statków w portach radzieckich zapoznaje ze stosowanym wykresów godzinowych, będących przodującym organizacyjnym ujęciem szybkościowej obsługi. Wytyczne co do wykorzystania doświadczeń radzieckich w portach polskich (cena zł 4,10).

Przodujące metody pracy dźwigowych radzieckich — ZYGMUNT SOJKA.

Wiadomości o metodach pracy dźwigowych radzieckich, zmierzających do wykrycia rezerw produkcyjnych dźwigu i wykorzystania maksymalnego jego zdolności przeładunkowych.

Broшуra przeznaczona dla robotników dźwigowych i zainteresowanych pracą przeładunkową w portach (cena zł 3,20).

A. W.

cji, przyspieszenie procesu ładowania statków w portach i przystaniach, oraz jak największa troska o pasażerów, korzystających z usług danej linii żeglugowej tj. dotrzymywanie zobowiązań co do terminowości przewozów.

Przykład inny: plan przerobu ładunków wykonano w 103,2%, zaś plan dochodów przy przerobie ładunków — tylko w 97,8%. Wnę pomóż tu, zgodnie z wymienionymi wyżej materiałami prasowymi, zbyt długie okresy postoju w portach, co obliczone w tonodobach za cały okres nawigacji podnosi koszt własne statków o wiele setek tysięcy. Na obniżenie tych kosztów, a co za tym idzie na wykonanie zaplanowanych dochodów linii żeglugowej mają również decydujący wpływ:

- a) jak najpełniejsze wykorzystanie wydajności portów,
- b) dokładność planowania prac i wydatków.

Nie dość staranne przygotowanie urządzeń portowych oraz środków ich mechanicznego wyposażenia odbija się ujemnie na szybkości ładowania statków, na terminowości przewożenia ładunków pilnych i szybko psujących się, co w konsekwencji nie tylko utrudnia prace załogi i powoduje niezadowolone klientów, ale nawet podnosi koszt własne statków, a to bije w rentowność całego przedsiębiorstwa.

Planowanie prac statków i kosztów tych prac winno się stać szczególną troską kierownictwa, gdyż w odpowiednim czasie zaplanowana i wykonana praca statku stanowi o jego rentowności i nie narazi linii żeglugowej, szczególnie przy przewożeniu ładunków terminowych, na ew. opłacanie kar konwencjonalnych za niepunktualność, które to kary wybitnie obniżają realizację planu dochodów.

Analiza wyników eksploatacyjnych i finansowych poszczególnych linii żeglugowych ZSRR za okres nawigacji r. 1953 wskazuje na konieczność dalszego pogłębiania kwestii dochodowości floty, portów i przedsiębiorstw transportu wodnego. Nie należy zapominać o tym, iż koszty własne są podstawowym wskaźnikiem jakości wszelkiej pracy przedsiębiorstwa.

Na zakończenie sprawozdań z wspomnianych powyżej nad rad prasa radziecka podaje powzięte uchwały nad rad sprawozdawczych, które dotyczą:

- 1) wymiany doświadczeń pomiędzy załogami statków a pozostałymi pracownikami danej linii żeglugowej,
- 2) ścisłego opracowania planu pracy na r. 1954 dla każdego statku,
- 3) analizy każdej awarii i jej przyczyn,
- 4) skrócenia postojów w portach końcowych i możność ew. przedłużenia o ten okres postojów w portach pośrednich,
- 5) skontrolowania norm dla postojów statków,

6) obniżenia kosztów własnych remontu urządzeń mechanicznych w portach na okres 1954/55 i

7) zorganizowania specjalnych przystani dla ładunków zaopatrzeniowych ogólnego.

Wszystkie wyżej wyszczególnione tematy w równej mierze interesować powinny pracowników transportu wodnego naszego kraju, to też z uwagą śledzić będziemy do jakich wniosków w przedmiocie dalszego usprawnienia transportu wodnego w PRL dojdą nasze przedsiębiorstwa żeglugowe, oceniając swe osiągnięcia w ubiegłym okresie nawigacyjnym.

Opracował R. S.

SAMOCHÓD „IFA-F9“

Samochód) osobowy IFA—F9 jest bardzo poważną i udaną pozycją przemysłu samochodowego Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Jest to zewnętrznie piękna, doskonale skonstruowana, wygodna i szybka limuzyna, której niska cena czyni ją dostępną do zakupu nawet przez średnio uposażonych robotników i pracowników umysłowych. — Nic też dziwnego, że IFA—F9 stała się wyjątkowo popularna nie tylko w NRD, ale również poza granicami tego kraju. Coraz częściej widzieć ją można na drogach Polski i innych krajów demokracji ludowej, a również Szwecji, Finlandii, Danii,



Samochód „IFA—F9“ na trasie

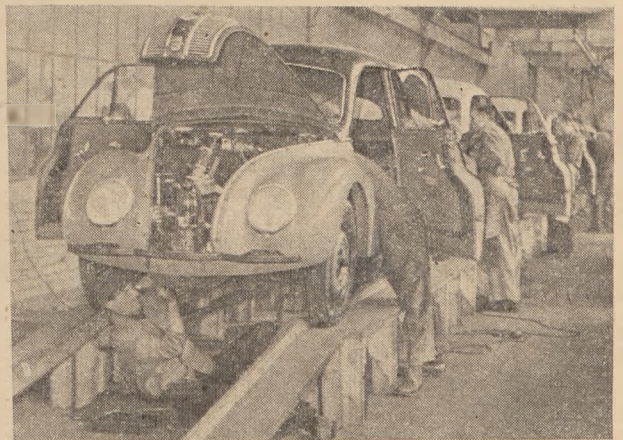
Belgii i Egiptu. Na Targach Lipskich i innych wystawach międzynarodowych — IFA—F9 osiągnęła wielki popyt, a zakłady ją produkujące — Uspołecznione Zakłady Budowy Samochodów i Motorów w Eisenach (Eisenacher Motorenwerke FMW) — nie są w stanie bieżącą produkcją pokryć napływających zamówień od odbiorców krajowych i zagranicznych. Oto kilka ważniejszych danych techniczno-eksploatacyjnych tego samochodu.

Silnik trzycylindrowy szeregowy dwutaktowy jest chłodzony wodą. Średnica cylindra 76 mm, skok tłoka 78 mm, pojemność skokowa około 900 cm³. Moc silnika 30 KM przy 3800 obr./min. — Zużycie benzyny 8,5 litra na 100 km. Smarowanie wewnętrznych części silnika przez dodanie do benzyny oleju silnikowego — w stosunku 1:25. — Karoseria ze stali o kształtach opływowych. Najwyższa szybkość jazdy 110 km/godz. Napęd na przednie koła. Hamulce hydrauliczne o jednoczesnym działaniu na wszystkie koła. Przekładanie biegów za pomocą dźwigni na tablicy armaturowej koło kierownicy. Miejsce dla 3-ich pasażerów — oprócz kierowcy.

Swoją wysoką wartość użytkową IFA-F9 zawdzięcza nie tylko doskonałemu rozwiązaniu konstrukcyjnym, ale rów-

nież wyjątkowo starannemu wykonaniu i skrupulatnej kontroli międzyoperacyjnej wykonywanej w trakcie produkcji oraz kontroli sprawności eksploatacyjnej, ostro przeprowadzanej w stosunku do każdego wozu, który zszedł z taśmy montażowej.

Fabryka w Eisenach, przejęta w roku 1945 w stanie 70% zniszczenia przez administrację radziecką, została nie tylko odbudowana, ale i rozbudowana, wyposażona w najbardziej nowoczesne maszyny i urządzenia. W roku 1952 zakłady w Eisenach zostały przekazane w ręce narodu niemieckiego — jako największe i najbardziej nowoczesne zakłady przemysłu samochodowego NRD. Łącznie z zakładami administracji radzieckiej przekazała przemysłowi samochodowemu NRD doskonałą organizację produkcji i wypróbowane radzieckie metody pracy — chętnie przyjęte i stosowane przez siedmio i pół tysięczną załogę zakładów. Praca zakładów jest całkowicie zmechanizowana — poczynając od wielkiej 800-tonowej prasy produkującej wały korbowe, aż do elektrycznych śrubokrętów w oddziale montażu.



Ostatnie procesy produkcyjne samochodu „IFA—F9“

W roku 1955 samochód IFA—F9 będzie produkowany, jako ze wszystkich stron oszklona limuzyna z zaokrągloną szybą ochronną i niepalącymi się szybami wokół całej karoserii. To ulepszenie poprawi wygląd limuzyny i zwiększy jej sprawność. W tymże roku samochód IFA-F9 będzie wytwarzany nie tylko jako limuzyna, ale również jako kabriolet i wóz kombinowany. Zakłady obiecują także uwzględnić indywidualne życzenia klientów odnośnie karoserii i wykonania wnętrza

Z. Ż.

KRONIKA

INAUGURACJA MIESIĄCA POGŁĘBIENIA PRZYJAŹNI POLSKO-RADZIECKIEJ

W przeddzień inauguracji Miesiąca Pogłębiania Przyjaźni Polsko-Radzieckiej, który obchodzimy w roku bieżącym w okresie od 12 września do 12 października, wiele gmachów fabrycznych i osiedli mieszkaniowych, świetlic zakładowych wiejskich i szkolnych przybrało odświętny wygląd. Zdobiły je transparenty, na których ludzie pracy wypisali hasła głoszące uczucia braterskiej przyjaźni łączącej naród polski z narodami ZSRR.

W dniu 11.IX odbyły się liczne wieczornice i akademie, spotkania z budowniczymi Pałacu Kultury i Nauki, z uczestnikami wycieczek do ZSRR, koncerty, występy amatorskich zespołów artystycznych, pochody przyjaźni i zabawy.

†) Opracowane na podstawie artykułu J. Rómera p. t. „Jak powstaje samochód IFA—F9“ nr 1/54 „NRD w odbudowie“.

W stolicy w przeddzień rozpoczęcia „Miesiąca“ przez miasto przemaszewowały młodzieżowe pochody przyjaźni. Uczestnicząca w nich młodzież szkolna złożyła wiązanki kwiatów na Cmentarzu-Mauzoleum Żołnierzy Radzieckich przy Alei Żwirki i Wigury oraz przed pomnikami Braterstwa Broni i Wdzięczności na Pradze. Capstrzyki młodzieżowe odbyły się także w wielu innych miastach.

W licznych zakładach pracy odbywały się akademie i wieczornice inaugurujące „Miesiąc“. W wielu akademiach uczestniczyli radzieccy budowniczowie PKiN w Warszawie.

Inauguracja „Miesiąca“ połączona była z otwarciem wystaw, obrazujących życie i pracę ludzi radzieckich, pomoc udzielaną nam przez ZSRR, radzieckie produkujące metody pracy, tradycje przyjaźni polsko-rosyjskiej i polsko-radzieckiej itd.

Świeclicowe zespoły artystyczne, istniejące przy tyśiącach zakładów pracy, wystąpiły na zorganizowanych dn. 11 bm. akademiach i obchodach z programem artystycznym.

BRUTALNA NAPAŚĆ POLICJI BRYTYJSKIEJ NA POLSKI STATEK HANDLOWY „JAROSŁAW DĄBROWSKI“

W nocy z dnia 31 lipca na 1 sierpnia br., w chwili gdy statek „Jarosław Dąbrowski“, należący do Polskiej Marynarki Handlowej znajdował się na Tamizie w drodze powrotnej do Gdyni, oddziały policji brytyjskiej pod osłoną dwóch torpedowców wdary się przemocą na pokład statku i po użyciu siły wobec załogi statku i wylamaniu drzwi kajuty, uprowadziły z pokładu obywatela polskiego Antoniego Klimowicza. W wyniku brutalnej napaści policji brytyjskiej jeden z członków załogi został pobity pałkami i odniósł ciężkie obrażenia głowy, drugi zaś odniósł również poważne obrażenia.

Tę niesłychanie brutalną napad na polski statek handlowy i pogwałcenie bandery polskiej poprzedziły następujące wypadki.

W czasie postoju „Jarosława Dąbrowskiego“ w porcie londyńskim, załoga przy wyładunku towarów stwierdziła na statku obecność „ślepego“ pasażera, którym okazał się Antoni Klimowicz, osobnik karnie wydany z Polskiej Marynarki Handlowej i poszukiwany przez władze polskie w związku z popełnieniem przez niego szeregu przestępstw kryminalnych. Antoni Klimowicz jest przestępcą nie tylko w świetle prawa polskiego, ale również był dwukrotnie karany przez władze brytyjskie za przemyt do Anglii. Ujawnienie Klimowicza na statku miało miejsce w dniu 28 lipca. Po upływie pewnego czasu na statek przybyli dwaj przedstawiciele imigracyjnych władz brytyjskich, którzy na żądanie otrzymali od kapitana statku wyjaśnienia dotyczące Klimowicza, po czym opuścili statek. W dniu 30 lipca jeden z urzędników, który poprzednio przeprowadził rozmowę z kapitanem, wręczył kapitanowi „Jarosława Dąbrowskiego“ pisemny nakaz władz brytyjskich wywiezienia Klimowicza z portu londyńskiego. Jednocześnie ten sam urzędnik angielski doręczył Klimowiczowi pisemną odmowę władz brytyjskich pozwolenia mu na zejście na ląd.

Zgodnie z planem statek rozpoczął swój rejs powrotny do Gdyni. W dniu 31 lipca około godz. 2 w nocy statek został zatrzymany przez łódź policyjną, na której znajdowali się przedstawiciele władz imigracyjnych. Zażądali oni wydania Klimowicza bez jakiegokolwiek uzasadnienia przyczyny zmiany poprzedniej decyzji. Kapitan statku, operując się na swoich uprawnieniach, odmówił wydania przestępcy, co zgodnie było z doręczoną mu pisemną decyzją, dostosował się jednak do żądania władz brytyjskich przerwania podróży powrotnej statku.

Wstrzymanie dalszej podróży „Jarosława Dąbrowskiego“ zapoczątkowało szereg posunięć władz brytyjskich w stosunku do statku i jego załogi, jak również w stosunku do Klimowicza zmierzających wyraźnie do sterroryzowania kapitana statku i jego załogi. Postanowiono użyć wszelkich środków, aby Klimowicza wysadzić na ląd. Oskarżano go więc o kradzież, żądając w związku z tym zdjęcia go ze statku i postawienia przed sąd angielski. Te chwytły nie udały się, wobec czego zastosowano inną metodę. Klimowicz notowany w Anglii jako przemytnik miał się znaleźć na ziemi angielskiej jako przestępca oskarżony o kradzież, ale w szatach „uchodzący politycznego“. W tym celu władze angielskie zażądały dostarczenia go sądowi angielskiemu w dniu 3 sierpnia o godz. 11 rano. Nie czekając na upływ wymienionego terminu, w nocy z 31 lipca na 1 sierpnia oddziały policji otoczyły statek i wdary się przemocą na pokład, o czym na wstępie piszemy.

W związku z powyższym brutalnym naruszeniem praw bandery polskiej Rząd PRL wystosował za pośrednictwem Ministerstwa Spraw Zagranicznych notę protestacyjną do Ambasady Brytyjskiej w Warszawie, w której energicznie protestuje przeciwko opisywanym wyżej faktom i domaga się przekazania obywatela polskiego Antoniego Klimowicza władzom Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, wynagrodzenia szkód powstałych w wyniku przetrzymania statku „Jarosław Dąbrowski“, poranienia i pobicia marynarzy oraz ukarania winnych.

Widomość o brutalnym napadzie policji angielskiej na statek „Jarosław Dąbrowski“ społeczeństwo polskie przyjęło z głębokim oburzeniem. Oburzeniu temu dały zwłaszcza wyraz załogi naszych statków podczas masowych zebrani. Również z dalekich mórz i portów napłynęły drogą radiową od załóg licznych statków depeze, potępiające ten akt bezprawia i popierające notę Ministerstwa Spraw Zagranicznych PRL wystosowaną do rządu Wielkiej Brytanii. Członkowie załogi po powrocie do Gdyni brali udział w szeregu masówek, na których witali byli serdecznie przez zebranych.

W sobotę 7 sierpnia na pokładzie statku „Jarosław Dąbrowski“ Minister Żegluga Mieczysław Popiel udekorował osobście członków załogi statku za ich godną postawę wobec brutalnej napaści policji angielskiej. W czasie dekoracji członków załogi obecni byli przedstawiciele KW PZPR, Wojewódzkiej Rady Narodowej oraz miejscowego społeczeństwa. Kapitan statku Mirosław Głowacki odznaczony został Złotym Krzyżem Zasługi. Srebrne Krzyże Zasługi otrzymali: oficer Zdzisław Żerkowski i cieśla Jerzy Depereras oraz starsi marynarze: Józef Gładziewski i Maksymilian Stachowiak. Brązowymi Krzyżami Zasługi odznaczni zostali: palacz Ueberman i młodszy kucharz Kozimiera Konopańska.

PIRACKA NAPAŚĆ SAMOLOTÓW AMERYKAŃSKICH NA DWA POLSKIE STATKI HANDLOWE

Dwa polskie statki handlowe „Braterstwo“ i „Pokój“ zostały w dniu 26 lipca br. ostrzelane na wodach Dalekiego Wschodu w pobliżu wschodniego wybrzeża wyspy Hainan przez wojskowe samoloty amerykańskie. Ten brutalny napad poprzedziły loty wywiadowcze samolotów amerykańskich nad tymi ścieżkami.

W związku z nowym brutalnym napadem na polskie statki handlowe Ministerstwo Spraw Zagranicznych PRL przestało Ambasadzie Stanów Zjednoczonych w Warszawie notę protestacyjną. W nocy tej Rząd Polski stwierdza, że ostatnia napad samolotów wojskowych Stanów Zjednoczonych na polskie statki handlowe jest akcją, mającą na celu niedopuszczenie do dalszego odprężenia w sytuacji międzynarodowej i ocenia ją jako jawne pogwałcenie podstawowych zasad prawa międzynarodowego. Rząd Polski domaga się ukarania winnych i wydania zarządzeń gwarantujących, że wypadki tego rodzaju więcej się nie powtórzą.

„DZIEŃ KOLEJARZA“

Pracownicy kolei obchodzili w dniu 12 września br. po raz pierwszy w tym roku „Dzień Kolejarza“. W przeddzień święta kolejarzy w całym kraju w miejscowościach o większych węzłach kolejowych odbyły się okolicznościowe akademie, połączone z wyróżnieniem zasłużonych przodowników pracy.

W Warszawie centralna akademia odbyła się w wielkiej hali ZS „Gwondia“. Na akademii przybyło około 6 000 przodujących kolejarzy z całego kraju. Obecni byli: sekretarz KC PZPR, W. Dworakowski, członkowie Rządu z Wiceprezesa Rady Ministrów T. Gede, przedstawiciele Ministerstwa Kolei na czele z Ministrem Staszkiem. Obecna była również delegacja kolejarzy radzieckich.

Akademii zabrał przewodniczący ZG Zw. Zaw. Prac. Kolej. I. Skowroński, po czym dłuższy referat o dotychczasowych osiągnięciach kolejnictwa w Polsce Ludowej i zadaniach kolejarzy na przyszłość wygłosił Min. Kolei Staszek. Następnie zabrał głos przedstawiciel delegacji radzieckiej A. Pawluczenko, podkreślając poważny wkład pracy polskich kolejarzy w dzieło odbudowy zniszczonych i wybitnych osiągnięć w okresie 10-lecia. „Wszelastrosny postępek Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej budzi w każdym z nas uczucie głębokiej dumy i radości“ — mówił tow. Pawluczenko. Na zakończenie mowa wzniosł następujący okrzyk: „Niech zacieśnia się i rozwija niezłomna, braterska przyjaźń i ścisła współpraca między Związkiem Radzieckim i Polską Rzeczpospolitą Ludową dla dobra narodów naszych krajów, w imię utrwalenia pokoju i bezpieczeństwa międzynarodowego.“

Na ma na świecie takiej siły, która potrafiłaby powstrzymać marsz narodu polskiego drogą rozwoju narodowego i budownictwa socjalistycznego!

Niech żyje niezłomna, braterska przyjaźń kolejarzy polskich i radzieckich!“

Wielotysięczna rzesza zebranych z wielkim entuzjazmem witała te słowa tow. Pawluczenki i wznosiła okrzyki na cześć bratniego Związku Radzieckiego i kolejarzy radzieckich.

Na zakończenie akademii najbardziej zasłużeni pracownicy kolei odznaczani zostali przez Wicepremiera Gedego wysokimi odznaczeniami.

Order „Sztandar Pracy“ i klasy otrzymali: R. Leszczyna — maszynista z DOKP Stalinogród i W. Turła — starszy ustawiacz z DOKP Poznań. Order „Sztandar Pracy“ II klasy otrzymali: F. Cendrowski — starszy ustawiacz z DOKP Warszawa, M. Domański — dyr. gen. z Min. Kolei, K. Georg — majster z DOKP Stalinogród, A. Kaźmierczak — nacelnik wydziału elektrotechnicznego z DOKP Poznań, F. Królikiewicz — instruktor służby mechanicznej z DOKP Gdańsk, J. Pańkowski — starszy maszynista z DOKP Kraków, K. Przyłucki — starszy dyspozytor ruchu z DOKP Olsztyn, Inż. K. Sochacki — dyr. departamentu drogowego Min. Kolei.

Poza tym Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski otrzymali 2 osoby: Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski — 10 osób oraz Złoty Krzyż Zasługi — 7 osób.

* * *

W dniu 12.IX br. w całym kraju odbyły się liczne festyny, zabawy ludowe, połączone z występami najlepszych kolejarzskich zespołów artystycznych.

PRZYJĘCIE W RADZIE MINISTRÓW Z OKAZJI „DNIA KOLEJARZA“

11.IX. br. odbyło się w gmachu Urzędu Rady Ministrów przy ul. Krakowskie Przedmieście w Warszawie przyjęcie wydane przez Prezesa Rady Ministrów — Józefa Cyrankiewicza z okazji „Dnia Kolejarza“.

Na przyjęcie przybyli: członkowie Biura Politycznego KC PZPR, członkowie Rady Państwa, członkowie Rządu, przedstawiciele Wojska Polskiego, Zw. Zaw. i innych organizacji masowych oraz kilkuset przodujących pracowników kolejnictwa z całego kraju.

Na przyjęciu obecni byli członkowie delegacji Zw. Zaw. Robotników Transportu Kolejowego ZSRR, przybyli do Polski na „Dzień Kolejarza“.

W czasie przyjęcia przodujący kolejarze, maszyniści, pracownicy parowozowni i warsztatów kolejowych — przedstawiciele wszystkich służb PKP w bezpośrednich rozmowach z członkami Biura Politycznego KC PZPR, Rady Państwa i Rządu PRL opowiadali o swych osiągnięciach w pracy, trudnościach i najbliższych zadaniach. Przedstawiciele Partii i Rządu życzyli kolejarzom dalszych sukcesów w ich odpowiedzialnej pracy.

Przyjęcie upłynęło w bardzo serdecznej atmosferze.

DWORZEC CENTRALNY W WARSZAWIE

Po przeniesieniu dworca „Śródmieście” w głąb Al. Jerozolimskich, co nastąpi na jesieni br., rozpocznie się druga faza robót przy budowie dworca centralnego. Prace przy budowie tego wielkiego obiektu obliczone są na dłuższy okres czasu; rozpoczyna się one w roku 1955 i trwać będą do r. 1960. Termin wynika z bardzo skomplikowanych robót budowlanych i kolejowych. Nowe projekty dworca centralnego, których autorami są inż. Arseniusz Romanowicz i inż. Piotr Szymański z Centralnego Biura Projektów i Studiów Budownictwa Kolejowego, przewidują m. in. najnowocześniejsze urządzenia nastawnicze, sygnalizacyjne itp., które w latach 1956–1957 wykonane będą przez masze zakłady. Celem uniknięcia popełnianych dawniej błędów, plany dworca centralnego i jego urządzeń są szczegółowo kontrolowane i analizowane, a to wszystko wymaga dłuższego okresu czasu.

Plany przewidują, że kubatura gmachu wyniesie 700 000 metrów sześciennych. Zbudowany dworcowy stang w kształcie czworoboku o wysokości równej bocznym skrzydłom Pałacu Kultury i Nauki. Przy narożnikach dworca staną cztery wieże zegarowe o wysokości ok. 32 m. Do gmachu ma prowadzić około 10 wejść od strony ul. Złotej i Al. Jerozolimskich. Główne wejście od ul. Złotej będzie miało ok. 16 metrów szerokości. Z dworca będzie również ok. 10 wyjść w stronę ul. Marszałkowskiej i Al. Marchlewskiego. Pomieszczenia użytkowe przeznaczone dla pasażerów zajmą ok. pół hektara powierzchni. Na dworcu czynna będzie m. in. kawiarnia na 250 miejsc, restauracja na 200 osób, bar mleczny dla 150 osób, bar mięsny na ok. 100 miejsc oraz kino na ok. 300 do 400 miejsc.

W obszernej hali od strony ul. Złotej znajdują pomieszczenia kasy w liczbie 20 dla obsługi pasażerów, pomieszczenia „Orbisu” poczekalnie, świetlice, wanny, natryski, zakłady fryzjerskie oraz odświeżalnie garderoby.

Wnętrza sal wyłożone zostaną marmurem i dolomitami, a ściany ozdobione będą płaskorzeźbami i sztukaterią. Dworzec wyposażony będzie w automatyczną aparaturę klimatyzacyjną, dzięki której we wszystkich pomieszczeniach utrzymać będzie jednokąwa temperatura, a powietrze odświeżane będzie co 12 minut. Przed dworcem od strony Pałacu Kultury i Nauki urządzony zostanie obszerny parking dla samochodów, na którym znajdzie pomieszczenie kilkaset wozów.

WAGON PROPAGANDOWO-SZKOLENIOWY BHP

Ministerstwo Komunikacji uruchomiło w swoim czasie specjalny wagon propagandowo-szkoleniowy, mający za zadanie wzbudzenie większego zainteresowania kolejarzy zagadnieniami, związanymi z ochroną i bezpieczeństwem pracy. Wagon ten, wyposażony w ciekawe eksponaty oraz aparat projekcyjny z dużą ilością filmów, odwiedził w ciągu ostatnich dwóch lat 347 miejscowości. Wystawę zwiedzało w tym czasie 664 000 osób. Instruktorzy bhp wygłosili 2 980 prelekcji i 2 105 pogadanek z zakresu bhp oraz wyświetlono w wagonie 56 seansów.

BADANIA NAD USPRAWNNIENIEM RUCHU NA STACJACH PODMIEJSKICH PKP

Polskie Koleje Państwowe prowadzą stałą akcję, zmierzającą do skrócenia setkom tysięcy mieszkańców osiedli podmiejskich czasu podróży do pracy i powrotu do domu oraz uczciom dostawiania się do i ze szkoły. Poważna zmiana na lepsze była elektryfikacja węzła warszawskiego. Obecnie PKP podjęły akcję, mającą na celu dalsze ulepszenie letniego rozkładu jazdy 1955 r. W tym celu DOKP Warszawa — łącznie z Instytutem Naukowo-Badawczym Kolejnictwa — przystąpiły do badań pomiarów ruchu pasażerskiego, które odbyły się w dniach 28 (sobota) i 30 (poniedziałek) sierpnia br. Akcja ta objęła wszystkie pociągi i wszystkie stacje oraz przystanki kolejowe, położone przy szlakach, prowadzących z Warszawy do: Warki, Skierniewic, Łowicza, Nasielska, Małkini, Siedlec i Piławy. Jedynie koleje wąskotorowe i dawna EKD nie zostały włączone do pomiarów ruchu pasażerskiego.

W dniach pomiarów każdy pasażer, wchodzący na perony stacji lub przystanków, objętych akcją, otrzymał kupon statystyczny. Zaopatrzenie się w taki kupon obowiązywało każdego podróżnego, bez względu na rodzaj posiadanego biletu (również kolejarzy, korzystających z podłazu, jako środka komunikacji).

Dni pomiarów przejazdu wykazały, że akcja ta wszędzie przebiegała sprawnie i spotykała się na ogół z dużą życzliwością pasażerów. Dane, uzyskane z obliczeń sierpniowych, dopomogą przede wszystkim przy układaniu letniego rozkładu jazdy na rok 1955.

Dla uzyskania obrazu przejazdu, przy pełnym nasileniu ruchu pasażerskiego w zimowym rozkładzie jazdy, przeprowadzone zostaną podobne badania w miesiącu październiku br.

PROTYTYP NOWEGO WAGONU SYPIALNEGO

Załoga Zakładów im. J. Stalina w Poznaniu wyprodukowała prototyp nowego luksusowego wagonu sypialnego III klasy. Po odbyciu pierwszych prób jazdy wagon został przekazany do próbnej eksploatacji.

Nowowyprowadzony wagon sypialny posiada najnowocześniejsze urządzenia wnętrza, m. in. nie stosowane dotąd w kraju — wentylację nawiewną. W każdym przedziale znajdują się trzy wygodne miejsca sypialne, a nie jak dotychczas, cztery do pięciu. Poza tym znajduje się umywalka z lustrem i szafka ścienna oraz dwa siedzenia odchylne.

Oprócz lampy sufitowej nad łóżkami zainstalowano dodatkowe lampki elektryczne. Podłoga wagonu wyłożona jest linoleum i chodnikami, tłumiącymi stukot kół pociągu. Dla wygody podróżnych wagon zaopatrzono również w samowary do herbaty i kawy oraz elektryczną chłodnię. Wagon posiada także własny akumulator elektryczny.

JUŻ W PAŹDZIERNIKU RUSZA POCIĄGI ELEKTRYCZNE DO ŁODZI

W październiku br. wraz z wprowadzeniem nowego rozkładu jazdy — ruszą pociągi elektryczne na trasie Koluszki—Łódź, będącej odgałęzieniem linii kolei elektrycznej, mającej połączyć Warszawę ze Stalinogrodem. Dzięki temu dojazd z Warszawy do Łodzi zostanie skrócony o ponad pół godziny.

Jednocześnie z budową odgałęzienia kolei elektrycznej Koluszki—Łódź prowadzone są prace przy budowie dalszej części połączenia do Stalinogrodu na trasie Koluszki—Piotrków. Zgodnie z planem, odcinek ten ma być oddany do eksploatacji na początku przyszłego roku.

SKRÓCENIE CYKLU BUDOWY WĘGLOWCA

W Stoczni Gdańskiej zawodowano ostatnio na pochylni „B” kadłub węglowca 5 000 DTW, który zbudowany został w ciągu 3 miesięcy i 21 dni. Według harmonogramu budowa węglowca trwać miała 6 miesięcy.

Sukces stoczniowców gdańskich osiągnięty został dzięki zrealizowaniu kilkuset krótko i długoalowych zobowiązań, podjętych na cześć Święta 1 Maja i 10-lecia Polski Ludowej.

Doświadczenia zdobyte przy budowie kadłuba, a szczególnie zmiany w organizacji pracy, zastosowane zostały przy budowie dalszych statków tego typu. Po szeregu narad roboczych załoga Wydziału podjęła zobowiązanie: „Węglowce 5 000 DTW budować będziemy w cztery miesiące”.

PORT RZECZNY DLA NOWEJ HUTY WKRÓTCE ROZPOCZNIE PRACĘ

Już wkrótce zostanie przekazany do eksploatacji nowoczesny port rzeczny na Wiśle koło Nowej Huty przystosowany do transportu i przeładunku masy towarowej.

Przez port rzeczny i służę przepływać będą barki z rudą dla wielkich pieców oraz transporty półfabrykatów, wyprodukowane przez poszczególne obiekty Huty im. Lenina.

WYSTAWA PRZEMYSŁU SPRZĘTU OKRĘTOWEGO W SOPOCIE

W dniu 14 sierpnia br. odbyło się w Sopocie otwarcie wystawy przemysłu drobnego i rzemiosła, obrazującej osiągnięcia woj. gdańskiego w tej dziedzinie. Na wystawie zaprezentowane zostały również eksponaty przemysłu sprzętu okrętowego, obrazujące produkcję dla przemysłu stoczniowego. Wiele z tych urządzeń, np. szyby wirujące, namostki nawigacyjne, sondy i wiele innych — nie były dotychczas produkowane w kraju. Pośrodku placu wystawowego znalazła się wielka makietka statku „Gdańsk”, wyposażonego przez stocznię im. Komuny Paryskiej w Gdyni — przy współudziale szeregu przedsiębiorstw Zarządu Przemysłu Okrętowego na Wybrzeżu.

KONFERENCJA PARTYJNO-EKONOMICZNA STOCZNI GDAŃSKIEJ

W dniu 20 sierpnia br. odbyła się w Stoczni Gdańskiej konferencja partyjno-ekonomiczna, poświęcona zagadnieniu obniżki kosztów produkcji statków.

W toku konferencji stwierdzono, że załoga Stoczni Gdańskiej już w roku bieżącym poważnie obniżyła koszty budowy rudowęglowców, węglowców i trawlerów, a ogółem w pierwszym półroczu br. Stocznia Gdańska obniżyła koszty własne o 4% w stosunku do planowanych.

Na tak znaczne obniżenie kosztów własnych budowy statków wpłynęło przede wszystkim zmniejszenie zużycia i racjonalne wykorzystanie materiałów, m. in. blach, metalu kolorowych, kabli, rur i drewna oraz materiałów pomocniczych. Znaczne oszczędności uzyskano dzięki usprawnieniu procesów technologicznych i podniesieniu jakości produkcji.

W toku obrad zastanawiano się nad wytyczeniem dróg dalszej obniżki kosztów budowy statków typu węglowiec. Dużo uwagi poświęcono również przygotowaniu produkcji prototypu statku o tonażu 10 tys. ton. Podkreślono specjalnie konieczność wzmocnienia walki z brakoróbstwem oraz zmniejszenia ilości godzin nadliczbowych tak, aby do końca br. uzyskać dalszą obniżkę kosztów własnych.

JACHTY PEŁNOMORSKIE WYPLYNĘŁY NA BAŁTYK

Z Gdyńskiej przystani jachtowej wypłynęły na Morze Bałtyckie jachty pełnomorskie Centralnego Klubu Morskiego LPZ i ZS „Stal”, „Albatros”, „Orion”, „Monsum”, „Kormoran”, „Swarożyc” i „Smuga” na dwutygodniowe ćwiczebne rejsy szlache. Dowódcami jachtów są doświadczeni kapitanowie żeglugi.

W czasie rejsu 49 młodych żeglarzy, przybyłych z różnych stron kraju, zdobędzie stopnie sternika I klasy oraz kapitana II i I klasy.

Jachty w czasie swego rejsu po Morzu Bałtyckim zawzną do szeregu portów wybrzeża polskiego. Wśród załogi jachtów znajdują się m. in.: przodujący stoczniowiec gdański Ferdynard Wilke, asystent Politechniki Głiwickiej, inż. Bogusław

Bierozek, oraz czołowy robotnik brygady remontowej Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Gdańsk-Gdynia — Edward Brzoza.

REJS POKOJU

Z inicjatywy Szwedzkiego Komitetu Obróńców Pokoju zorganizowany został Rejs Pokoju, który trwał 2 tygodnie. Uczestnicy rejsu wyjechali w dniu 26 sierpnia ze Sztokholmu na pokładzie statku „Batory”. Statek zabrał pasażerów z krajów Europy Północnej, mianowicie ze Szwecji, NRD, Danii, Polski i Finlandii. Kończącym etapem Rejsu Pokoju był Związek Radziecki. We wszystkich portach, do których zawijał „Batory” ludność tamtejsza witała przedstawicieli Komitetów Obróńców Pokoju z wielkim entuzjazmem.

SPRZĘT TRANSPORTOWY NA WYSTAWIE WROCŁAWSKIEJ

W poprzednim numerze donosiliśmy o otwarciu we Wrocławiu Krajowej Wystawy Wynalazczości i Postępu Technicznego. Wystawa ta, będąca przeglądem naszego dziesięciolecia, w zakresie postępu technicznego, racjonalizatorstwa i wynalazczości, obrazuje nam olbrzymi postęp, jaki zrobiliśmy w tym zakresie. Setki nowych maszyn i urządzeń nigdy przed tym w Polsce nie produkowanych, to widomy dowód naszych wielkich osiągnięć.

Wiele miejsca na wystawie poświęcono zagadnieniom sprzętu transportowego. Sprzęt transportowy i urządzenia związane z transportem znajdujemy zgrupowane nie tylko na stoiskach przemysłu maszynowego, który jest producentem



Barów zbudowany na przyczepie

tego sprzętu, lecz również na stoiskach i w pawilonach Ministerstwa Kolei, Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego, Ministerstwa Żegluga, a nawet Ministerstwa Gospodarki Komunalnej.

Największe skupienie środków transportowych znajduje się na terenie Placu Młodzieżowego. Na placu tym przemysł motoryzacyjny zademonstrował zasadnicze typy pojazdów produkowanych w kraju — pojazdów, których zarówno konstrukcja, jak i masowa produkcja jest naszym wielkim osiągnięciem ostatniego dziesięciolecia. Widzimy więc tutaj samochód ciężarowy „Star 20”, dzieło polskich konstruktorów i robotników, który produkujemy dzisiaj masowo i który jest podstawą naszego transportu drogowego. Obok stoją odmiany „Stara” których produkcja jest już również masowa, a więc wywrotka „Star W 14”, produkowana na podwoziu starowskim przez Kolejowe Zakłady Produkcyjne we Wrocławiu. Autobus „Star A 50” z nadwoziem fabryki samociekiej i ciągnik siodłowy „Star C 60”, te modele nie wyczerpują asortymentu pojazdów budowanych na starowskim podwoziu. Na terenie głównym wystawy jest pokazany samochód pożarniczy „Star” o pięknej konstrukcji nadwozia. Nie pokazano na wystawie takich mutacji „Stara”, które nie są produkowane masowo, jak np. samochód — dźwig, cysterna, wóz warsztatowy, samochód filmowy, radiowy itp.

Trzeba stwierdzić, że ten wielki asortyment pojazdów przez nas produkowanych może zaimponować; to nie jest już początkujący przemysł, to jest wielkoseryjna produkcja. Wymienione typy pojazdów nie wyczerpują zresztą ekspozycji wystawy w zakresie przemysłu motoryzacyjnego. Na terenach wystawy i na Placu Młodzieżowym pokazane są znane i powszechnie już stosowane w transporcie samochodowym „Lublin”, jak również piękne „Warszawy”, oba pojazdy produkowane seryjnie w kraju na bazie licencji radzieckich. Poza tym przemysł motoryzacyjny zademonstrował nowy ciągnik rolniczy oparty o licencję radziecką „KD-35”. Ciągnik ten jest przeznaczony na cięższe gleby, a poza tym może być wykorzystany do transportu terenowego, gdyż jest wyposażony w gaśnice. Tak więc obok znanych ciągników „Ursus”, które także stanowią ekspozycję wystawową i to w unowocześnionej już wersji, widzimy również ciągniki gaśnicowe, które będziemy produkować.

Bardzo dużym zainteresowaniem cieszą się na wystawie prototypy naszych nowych motocykli, mianowicie trzysto-

PODNIESIENIE BANDERY NA M/S „NOGAT”

Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni przekazała polskiej żegludze morskiej nowowynbudowany drobnicowiec do obsługi linii europejskiego zasięgu, m/s „Nogat”. Uroczystego wciągnięcia na maszt nowego statku bandery dokonał w obecności załogi stocznia przy dźwiękach hymnu narodowego kapitan statku Augustyn Biskupski.

Przekazując do eksploatacji statek, dyrektor stocznia im. Komuny Paryskiej inż. Skrzymowski oświadczył, że jest to jednostka wyższej jakości niż wybudowana poprzednio przez gdyńskich stoczniowców, którzy po II Zjeździe Partii rozwijają współzawodnictwo o obniżkę kosztów własnych, prowadząc ostrą walkę z brakoróbstwem i marnotrawstwem. Na czoło w tym ruchu wysunęli się: Ksawery Dobke, Stanisław Płowar, Kazimierz Skomkowski i Zenon Staszewski.

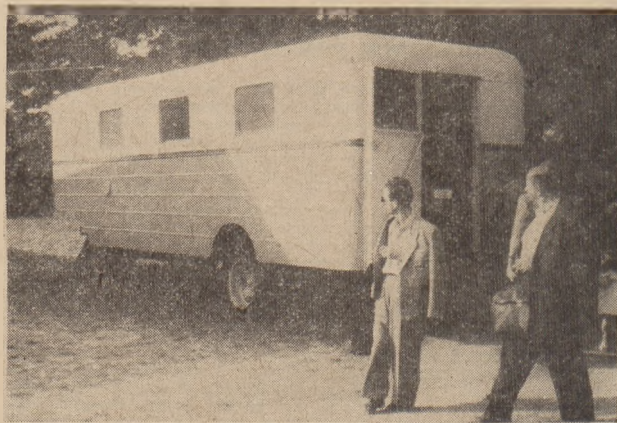
pięćdziesiątki „Junak” i nowej „SHL-ki”. Oba te motocykle wyposażone są w teleskopowe resorowanie przodu i niezależne resorowanie tyłu. Na przykładzie popularnej „SHL-ki” widzimy stały postęp techniczny w produkcji sprzętu motoryzacyjnego, gdyż „SHL-ki” są aż trzy na wystawie: pierwsza w wersji produkowanej do zeszłego roku, druga produkowana obecnie ze zrekonstruowanym przodem i trzecia — prototyp, który niedługo wejdzie na taśmę produkcyjną, a o którym wspominaliśmy wyżej.

Obok pawilonu Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego stoi bar „na kółkach”, jest to prototyp przyczepy — baru, którą będą produkować Zakłady podległe Ministerstwu Transportu Drogowego i Lotniczego. Bardzo pomysłowe rozwiązanie tej przyczepy, jej estetyczny wygląd i prostota konstrukcji wzbudza zainteresowanie nie tylko wśród transportowców, ale także wśród szerokiej publiczności. Przyczepa-bar zastąpi niewątpliwie w niedalekiej przyszłości na wszystkich masowych imprezach samochody ZSS-u z artykułami spożywczymi do których trudno się dostać i w których personel sprzedający nie tylko w przenośni traktuje klientów „z góry”.

Druga przyczepa wykonana przez te same zakłady, to przyczepa mieszkalna, przeznaczona dla brygad drogowych, energetycznych, czy budowlanych. Przyczepa ta niewątpliwie znajdzie szerokie zastosowanie i zagwarantuje robotnikom, pracującym daleko od bazy, dobre warunki mieszkalne.

Należy sądzić, że Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego będzie produkowało nie tylko przyczepy-bary i przyczepy mieszkalne, ale także w podobny sposób znajdzie rozwiązanie konstrukcyjne przyczepy-warsztaty, przyczepy-teatry, przyczepy-biblioteki itp.

Z pobieżnego przeglądu pokazanego na wystawie sprzętu motoryzacyjnego widzimy, że osiągnięcia nasze w tym względzie są niemałe i mamy się czym pochwalić.



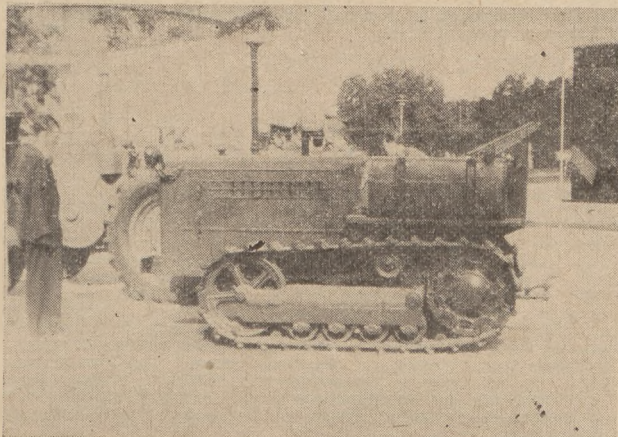
Przyczepa mieszkalna

Również przemysł taboru kolejowego zademonstrował na wystawie swój wielki dorobek. Na Placu Młodzieżowym na pierwszym torze ustawiono po raz pierwszy wyprodukowany u nas trójczłon elektryczny, na drugim lokomotywę elektryczną. Seryjna produkcja tego sprzętu umożliwi wykonanie szerokiego planu elektryfikacji kolei. Będziemy mogli już niedługo jeździć do Łodzi i Siałonogrodu szybciej i wygodniej. Na drugim torze widzimy nowoczesny parowóz TY-51 ze stoc. kerem polskiej produkcji, eliminującym ciężką pracę palacza. Na trzecim torze umieszczono wagony: osobowy, towarowy, sypialny i restauracyjny, do których budowy użyto nowych materiałów, a przede wszystkim płyt pilśniowych, pozwalających na zaoszczędzenie deficytowego drewna, używanego w znacznych ilościach przy budowie taboru kolejowego.

Na terenie samej wystawy również pokazany jest sprzęt kolejowy. Z głównych ekspozycji trzeba wymienić parowóz bezpaleniskowy, poruszany parą zmagazynowaną w zbiorniku, wózek motorowy dla służby drogowej oraz imponujące urządzenie do mechanicznej wymiany ciąglej szyn przy użyciu dźwignów bramiastych.

Na stoiskach przemysłu okrętowego i w pawilonie Ministerstwa Żeglugi znajduje się szereg interesujących modeli statków produkowanych w naszych stocznicach, jak również szereg urządzeń usprawniających pracę portów oraz stoczní remontowych. Obok pawilonu Ministerstwa Żeglugi znajdują się wielkie eksponaty, obrazujące mechanizację wyładunku rudy ze statków, dymier do węgla itp.

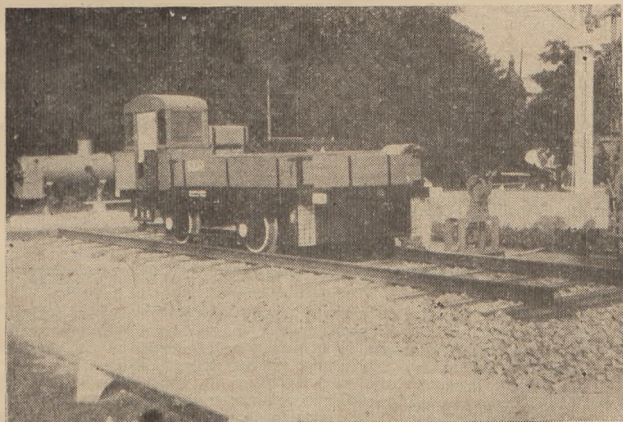
Nie tylko jednak środki transportowe składają się na kompleks zagadnień objętych mianem „transportu”. Wiele zagadnień jest z tym związanych i wiele też zagadnień znalazło swoje odzwierciedlenie na wystawie. Ilość eksponatów świadczą o postępie technicznym i o szeroko rozwijającym się racjonalizatorstwie we wszystkich działach transportu.



Prototyp ciągnika rolniczego „KD-35”, który będziemy produkować na licencji radzieckiej

W pawilonie Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego wśród 160 eksponatów znajdujemy szereg nowych i oryginalnych przyrządów i urządzeń, ułatwiających lub wręcz umożliwiających naprawę i obsługę samochodów.

W pawilonie znajdują się eksponaty, dotyczące postępowych metod technologicznych i urządzeń, narzędzi, usprawnień w pracy, podniesienia bezpieczeństwa i higieny pracy, zastąpienia materiałów deficytowych, zmian konstrukcyjnych w używanym taborze oraz usprawnienia metod regeneracji. W pierwszej grupie projektów znajduje się między innymi: przyrząd do mechanicznego opłatania przewodów instalacji elektrycznych taśmą płócienną, przyrząd do badania i leglizacji instalacji elektrycznych samochodów „Warszawa” itp.



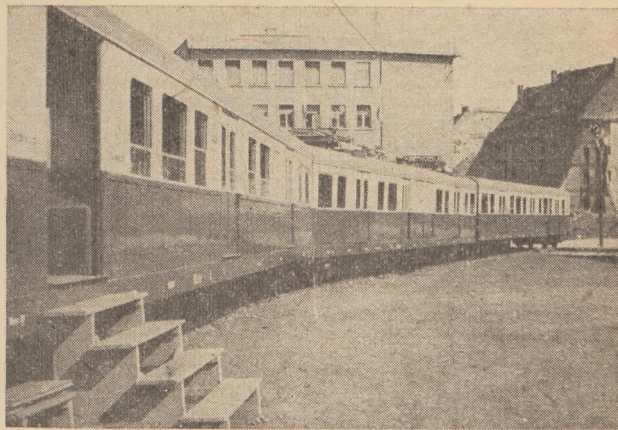
Drezyna motorowa dla służby drogowej w kolejnictwie

Dalej widzimy m. in. przyrząd do przeciągania otworów sworzniowych w tłokach, model redukcyjny walca spalniczego, przyrząd do ustawiania rozrządu silnika „Skoda”, urządzenie do szlifowania wałków rozrządu, urządzenie do czyszczenia świec samochodowych jako wyposażenie każdego samochodu, ściągacz do prostowania szyn, naciągacz tylnych bębnow hamulcowych, przyrząd do regulacji pompek wtryskowych itp. Kilkaśście eksponatów ilustruje troskę o warunki BHP.

Dużą rolę odgrywa regeneracja łożysk. Widzimy w stoisku m. in.: sposób regeneracji łożysk oporowego, czopów, wałków rozrządu, podnośników hydraulicznych.

Na specjalną uwagę zasługuje licznik taksówkowy, opracowany przez zespół pracowników Centrali Spółdzielni Transportu i produkowany przez Spółdzielnię Pracy Metalowców Samochodowych w Łodzi. Dzięki wprowadzeniu nowej produkcji taksomierzy w kraju, będzie można osiągnąć poważne oszczędności dewizowe, gdyż dotychczasowe zapotrzebowania na taksomierze były pokrywane w 100% z importu.

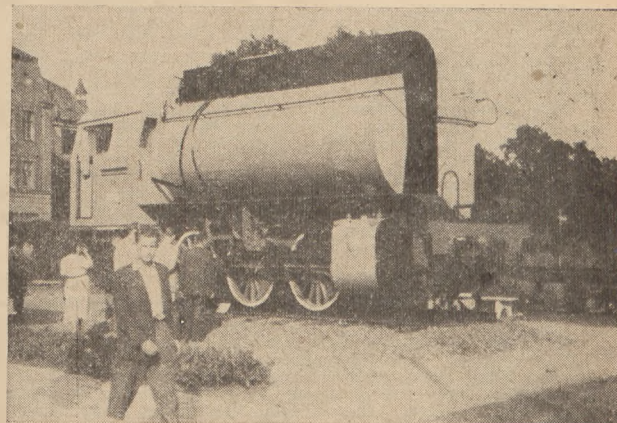
Wiele ciekawych również eksponatów znajdujemy w pawilonie Ministerstwa Kolei. Kolejankę wprowadzającą centralizację zwrotnic, blokadę stacyjną i linową, umożliwiającą z jednego miejsca nastawianie wszystkich zwrotnic dla przepuszc-



Trójczłon — zespół 3-ch wagonów łącznie z elektrowozem

czenia bez straty czasu pociągów, co jednocześnie podnosi bezpieczeństwo ruchu i życia pasażerów. Temu samemu celowi służy wprowadzenie blokady linowej urządzeń do samoczynnego hamowania pociągów. Poprawia się również łączność kolejową, wprowadzając radiofonizację parowozów, umożliwiającą porozumiewanie się maszynisty z dyżurnym ruchu rozszerzając zakres automatyzacji central telefonicznych.

Postęp w zakresie mechanizacji zmierza przede wszystkim w kierunku zmechanizowania procesów przeładunkowych na stacjach. Wśród eksponatów widzimy właśnie makietę zasobnikowego urządzenia do podawania węgla na parowozy,

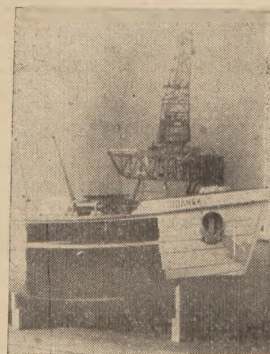


Parowóz bezpaleniskowy

urządzenie do mechanizacji prac czyszczeniowych itp. — zwiększające dobowy przebieg parowozów. Dużą rolę odgrywa wprowadzenie materiałów zastępczych, jak płyt pilśniowych zamiast drewna, podkładów żelbetonowych, struno-betonowych zamiast podkładów drewnianych, zastosowanie maku węglowego zamiast wysoko gatunkowego węgla. Doniosłe znaczenie ma również usprawnienie remontów, skracanie cykli remontowych taboru, wprowadzanie metod potokowych.

W pawilonie Żeglugi znajduje się wiele eksponatów z zakresu ratownictwa, dróg śródlądowych, rybołówstwa, portów i stoczní. Nasze ratownictwo okrętowe, jak wiadomo, zyskało światową sławę wydobywając takie statki jak pancernik „Gneisenau” czy „Jas. tarnia” (statek większy od „Batorego”) z głębokości 40 m. Do tych sukcesów przyczyniły się w pierwszym rzędzie śmiałe projekty racjonalizatorów z laureatem nagrody państwowej kpt. Poincema na czele. Możemy zapoznać się tutaj z metodą odmulniania wraków hydrokrętem oraz z metodą ogrzewania nurka, umożliwiającą prace ratownicze w okresie zimowym.

Rozwijanie żeglugi rzecznej stosowanie nowych metod, jak popychania, wymaga utrzymania dróg wodnych w dobrym stanie. Projekty racjonalizatorskie i urządzenia specjalne mechanizują roboty koczownicze i budowlane dróg wodnych. Widzimy wśród eksponatów urządzenia do mechanicznego wyrobu materacy faszynowych, warsztat do walców faszynowych, pogłębnik wodną zenującą, przyrząd do rozbijania skał podwodnych i inne.



Jedno ze stoisk Ministerstwa Żeglugi

Przed pawilonem stoi pomysłowo skonstruowany glob ziemski z zaznaczonymi szlakami, po których płyną nasze okręty.

Racjonalizatorzy-marynarze koncentrują swe wysiłki wokół usprawnienia konserwacji urządzeń, rozszerzając samoremontry oraz dążąc do największych oszczędności paliwa. Naszym flotom rybackim pomagają w pracy „batygrejki”, solarki mechaniczne i inne przyrządy — owoc twórczej myśli racjonalizatorów.

Liczne ekspozycje pokazują budownictwo portów, nowy typ pak. żelbetonowych, betonowe przegrady progowe. Są to konkretne dowody owocnej pracy racjonalizatorów.

Nie jest rzeczą możliwą w krótkim sprawozdaniu wymienić wszystkie ekspozycje z zakresu transportu zgromadzone na wystawie, a przecież jest to zaledwie część naszego dzie-

sięcioletniego dorobku w zakresie postępu technicznego, racjonalizatorstwa i wynalazczości.

Tak wielki i szybki rozwój myśli technicznej, jakiej oglądamy na wystawie jest jedynie możliwy w krajach wyzwolonych spod jarzma kapitalizmu, w krajach w których myśl twórcza nie jest uzależniona od zysku kapitalistów, w krajach, w których każdy pomysł mający na celu dobro społeczeństwa znajduje zastosowanie.

Postęp techniczny w Polsce Ludowej kroczy szybko naprzód. Wystawa Wrocławska przedstawia nie tylko nasz dotychczasowy dorobek, — wystawa ta mobilizuje i zobowiązuje wszystkich pracowników naszej gospodarki do dalszych wysiłków w kierunku usprawnienia swej pracy, wykorzystania wszystkich rezerw w niej tkwiących, zastosowania przodujących metod, a tym samym przyspieszenie budowy socjalizmu w naszym kraju.

(W. K.)

Jak pracują nasi transportowcy

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

SZKOŁA PRZODOWNICTWA PRACY NA STACJI BYDGOSZCZ

(O) Szkoła przodownictwa pracy — to jedna z najnowszych form masowego szkolenia fachowego pracowników — bez odrywania ich od normalnego toku pracy.

Szkolenie w ramach szkoły przodownictwa pracy podjęła jako jedna z pierwszych jednostek kolejowych stacja Bydgoszcz Gł. Szkolącymi byli: dyżurny ruchu Rosicki i instruktor Kowalski, którzy osiągnięcia swe przekazywali grupie współtowarzyszy pracy spośród załogi stacyjnej, w liczbie 18 osób.

Ustalony program szkolenia — w ilości 30 godzin — obejmował zajęcia praktyczne, połączone z pokazami praktycznymi, opartymi na doświadczeniach przodowników pracy prowadzących szkolenie. Wykłady teoretyczne jak i pokazy na miejscu, w toku wykonywania poszczególnych czynności na stacji, dotyczyły m. in.: 1) łączenia rozrządu wagonów z równoczesnym zestawianiem pociągów, 2) udoskonalenia sposobów przetaczania, 3) operatywnego planowania pracy manewrowej, 4) ekonomicznych ruchów parowozu manewrowego itp.

W wyniku szkolenia wydajność pracy u szkolonych uległa znacznej poprawie. Poprawa ta wyraziła się we wzroście ilości przerobionych wagonów oraz wzroście ilości zaoszczędzonych parowozogodzin.

REALIZACJA ZOBOWIĄZAŃ MASZYNISTÓW PKP W ZAKRESIE WOŻENIA CIĘŻKICH POCIĄGÓW

(O) Wielu maszynistów PKP ma już za sobą poważne sukcesy w zakresie współzawodnictwa o wozienie ciężkich pociągów. Współzawodnictwo to, szeroko stosowane w Związku Radzieckim, przynosi ogromne korzyści zarówno w zakresie oszczędności węgla, jak i ekonomicznego wykorzystania taboru.

Np. 36 drużyn parowozowych z Rzeszowa, realizując zobowiązania lipcowe, przeprowadziło 147 ciężkich pociągów, przewożąc 26 534 tony ponad normalne obciążenie. Najcięższe brutto (2 234 tony) prowadził maszynista Stefan Szarek na parowozie Ty 45. Poważne wyniki osiągnęli też maszyniści: Zelazko, Bytnar i inni. Maszynista Ryś z Żurawicy prowadził do Krakowa pociąg o ciężarze 2 502 tony, utrzymując przy tym planowy czas jazdy.

Maszyniści Brochowa przewieźli w ciągu 1 miesiąca 21 mln ton brutto ponad plan i zaoszczędzili przeszło 660 ton węgla. Dla uczczenia Dnia Kolejjarza — zobowiązali się wozić pociągi z obciążeniami przekraczającym 2 500 ton przy nienagannym stanie technicznym parowozu. Maszyniści DOKP Gdańsk wozą pociągi towarowe z obciążeniami przekraczającym ustalone normy o 12–15%. Maszyniści parowozowni Przemyśl — dzięki tej formie współzawodnictwa przewieźli w I półroczu br. 249 tys. ton towarów ponad plan i zaoszczędzili 980 ton węgla.

SUKCESY PAROWOZOWNI SKIERNIEWICKIEJ

W okresie przygotowań do jesiennych przewozów roku ubiegłego na terenie parowozowni skierniewickiej rzucono hasło: „ani jednej awarii, ani jednego zepsutego parowozu”. Przewodzący pracownicy zmobilizowali cały kolektiw do realizacji tego hasła i przełamali różne trudności, istniejące na terenie tego zakładu. Hasło to podchwycili również warsztatowcy. Od tej pory do chwili obecnej zdążyli się zaledwie jeden wypadek wycofania z ruchu parowozu.

Drużyny parowozowe rywalizują ze sobą o utrzymanie parowozu w stałej gotowości do drogi, aby między jednym pociągiem, a drugim nie trzeba było tracić czasu na większe naprawy. Maszyniści i ich pomocnicy otaczają stałą troską swoje parowozy i współzawodniczą w oszczędności węgla. O sukcesach w zakresie oszczędności paliwa świadczy fakt, że podczas gdy w roku 1953 zaoszczędzono 6 000 ton węgla, w ciągu połowy roku 1954 oszczędność ta wynosi około 5 000 ton.

W parowozowni skierniewickiej nie ma jednego maszynisty, któremu obca byłaby sprawa ciężkich pociągów. Każdy z nich prowadzi pociąg o ciężarze około 2 300 ton, podczas gdy rozkład jazdy przewiduje na ich szlakach ciężar pociągu 2 100 ton.

Dzięki wspólnemu wysiłkowi maszynistów i ich pomocników: Kamińskiego, Dębskiego, Fr. Bunzińskiego, Jagielly, Anł. Karwata, Murawy, Cabana, Zysa i innych, dzięki wysiłkom warsztatowców, parowozownia skierniewicka wybija się coraz bardziej na czoło w zakresie współzawodnictwa. W IV kwartale roku ub. wybiła się ona na pierwsze miejsce w dyrekcji Warszawskiej, a w I kwartale roku bież. zajęła już pierwsze miejsce w kraju. Pomimo tych sukcesów parowozownia skierniewicka nie otrzymała sztandaru przelotnego. Musiała zadowolić się dyplomem, ponieważ jest placówką drugiej klasy, a sztandar przelotny otrzymuje za dobre wyniki jedynie parowozownia I klasy. Pracownicy tej parowozowni marzą jednak o zdobyciu obowiązkowo zakładu I klasy i dalszych sukcesach, aż do zdobycia sztandaru przelotnego.

* * *

W parowozowni skierniewickiej świeci przykładem wzorowy pracownik starszy maszynista Stefan Kamiński, który ma za sobą 28 lat pracy na parowozie. Przerwę w swej pracy miał w okresie okupacji hitlerowskiej, ale natychmiast po wyzwoleniu zgłosił się na służbę w kolejniwie. Jeździł na różnych typach lokomotyw: Ok-1, Ty-2, Ty-45. Przy tym ostatnim pozostał do dzisiaj. Jego parowóz Ty-45-146 zaoszczędził od września ub. roku do końca czerwca br. ponad 400 ton węgla. Utrzymuje maszynę w idealnym stanie, nie dopuszcza do straty pary. Rury płomieniowe stara się utrzymywać jak najczystsze, bo sadza, to największy wróg i marnotrawca ciepła. Przez zmiekczenie wody sodofosmem zapobiega osadzeniu się kamienia w kotle przez co przedłuża okres przebiegu parowozu. Ob. Kamiński potrafi doskonale godzić oszczędność węgla z przewożeniem większego ładunku niż planowany.

KOLEJARZE ZE STACJI WILEŃSKA NAJLEPSI W WARSZAWIE

W wyniku podsumowania współzawodnictwa długofalowego pracowników kolejowych w Warszawie, pierwsze miejsce zdobyła załoga dworca Warszawa-Wileńska, realizując podjęte zobowiązania w 104,2%.

M. in. dzięki dobrej pracy ustawiaczy i służby manewrowej, załoga stacji skróciła znacznie średni postój wagonów. W tym okresie utrzymano całkowitą regularność wyprawianych pociągów. Wyróżnił się tu dyżurny ruchu Zenon Fijolek oraz przewoźnicy ustawiacz Wacław Trebicki. Drugie miejsce przyniosło załogę Warszawa Wschodnia.

STOSOWANIE RADZIECKICH METOD DYSPOZYTORSKICH

Dążąc do usprawnienia swej pracy, dyspozytorzy z oddziału eksploatacyjnego Łódź postanowili wprowadzić po odpowiednim przystosowaniu do miejscowych warunków na odcinku Łódź-Ostrów, a od niedawna na odcinku Łódź-Kuźnia metodę pracy dyspozytora radzieckiego P. Sudnikowa. Pierwsi zaczęli stosować tę metodę dyspozytorzy Zygmunt Plotrowski i Jerzy Stokfiusz. Nad realizacją ich zadań czuwa dyspozytor oddziałowy Wacław Wierzbicki, który udziela im pomocy i cennych wskazówek.

Nawiązanie daleko idącej współpracy z dyspozytorami oddziału eksploatacyjnego Ostrów dało dobre wyniki. Zmniejszono ilość czynnych parowozów na tym odcinku oraz podniesiono przebieg dobowy. Współczynnik obrotu wagonów towarowych za pierwszą dekadę sierpnia br. wykonano w 105%.

TRANSPORT DROGOWY

DUŻE OSIĄGNIĘCIE KIEROWCY PIOTRA DĄBROWSKIEGO

(A. Ł.) Kierowca Piotr Dąbrowski z Ekspozytury PKS w Ostrowie Wlkp. na autobusie marki Chausson osiągnął przebieg międzynaprawy bez naprawy głównej 303 200 km.

Na ten temat kierowca Dąbrowski dzieli się nast. uwagami. „Obejmując w roku 1949 nowy przydzielony do naszej Ekspozytury autobus — w pierwszym rzędzie zapoznałem się dokładnie z jego urządzeniem. Zasadniczą kwestią w początkowym okresie eksploatacji nowego autobusu było dotarcie silnika, które starałem się utrzymać przez 10 000 km. W tymże okresie na linii starałem się przy współpracy konduktorów i konduktorek utrzymać dopuszczalny ładunek, a zarazem

w czasie jazdy nie dopuszczać do przegrzania i na nierównościach terenu odpowiednio manipulować przekładnią.

Przez przychodzenie wcześniej — nawet godzinę przed wyjazdem — stanąłem się sprawcą stan autobusu, a równocześnie nie dopuścić do wyjazdu na linię przed daniem słuźnikowi odpowiedniej temperatury. Szczególną uwagę zwracałem na odpowiednią konserwację uwidaczniającą się w przeprowadzeniu w odpowiednim czasie zabiegów profilaktycznych: smarowanie, zmiana oleju, a także sam często zaglądałem do filtra olejowego i czyściłem go. Do uzyskania tego osiągnięcia dużo mi pomogło uczęszczanie na szkolenie we wewnątrzzakładowe.

DIŁALNOŚĆ PLACÓWEK SPEDYCYJNYCH

(A. Ł.) W ciągu 1953 roku placówki spedycyjne załadowały łącznie 62 163 tony, natomiast wpływy osiągnęły w kwocie 5 443 127 zł (po odliczeniu należności z tytułu wypłaconego przewoźnego).

Plany pracy dla placówek spedycyjnych na rok bieżący zostały powiększone czterokrotnie.

Po podsumowaniu wyników I półroczu br. okazało się, że placówki osiągnęły wpływy 6 247 518 zł załadowując 63 947 ton ładunków. Z tego widzimy, że osiągnięcie w tym półroczu przewyższa nieco wyniki całego roku ubiegłego. Ale planowane zadania we wpływach zostały wykonane w 82,1%.

Planowe zadania na I półroczu wykonywały i przekroczyły placówki spedycyjne w Okręgach PKS Gdańsk, Kraków, Warszawa i Wrocław.

Sieć placówek spedycyjnych coraz bardziej rozszerza się. Na dzień 30 czerwca br. było uruchomionych 82 placówki, a do końca roku liczba ta wzrosła do 105.

Aby placówki spedycyjne mogły pełniej rozwinąć swą działalność wykonać i przekroczyć plany pracy na rok bieżący i przynieść jeszcze większe oszczędności gospodarce transportowej — konieczne jest, aby w najbliższym czasie zostały wydane zarządzenia o następującej treści:

1. ograniczenia wyjazdów samochodów ciężarowych transportu resortowego poza dozwolony promień jazdy (granice powiatu);
2. wprowadzenia obowiązku zgłaszania się w placówkach spedycyjnych samochodów ciężarowych, a nie tylko — jak dotychczas — załadowanych poniżej 50%.

EKSPOZYTURA OSOBOWA PKS W POZNANIU ZAJĘŁA I MIEJSCE WE WSPÓŁZAWODNICTWIE

(MM) Ekspozytura osobowa PKS w Poznaniu zdobyła ostatnio za dobre wyniki we współzawodnictwie zespołowym i indywidualnym z 12 ekspozyturami okręgu — przechodni proporcje współzawodnictwa.

Dzięki realizacji podjętych zobowiązań, pracownicy ekspozytury poznańskiej przewieźli w I półroczu br. — 1 405 739 pasażerów, tj. o około 200 000 więcej niż w roku 1953. Plan za I półrocz br. został wykonany w 102,75%. Zaoszczędzono znaczne ilości paliwa i ogumienia.

Przodujący kierowca Franciszek Brych, podejmując współzawodnictwo pod hasłem „Mój samochód świadczy o mnie” przejechał ponad 350 000 km bez remontu, co dało oszczędność 150 000 zł.

61-letni kierowca Józef Kominkiewicz przejechał na swym samochodzie od ostatniej naprawy 185 000 km.

Na odbytej naradzie całej załogi zobowiązano się wykonać tegoroczny plan do dn. 15 grudnia br.

* * *

Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego nadało dalszym 13 kierowcom samochodowym z województwa poznańskiego odznaki „Wzorowego Kierowcy”: w tym 11 kierowców otrzymało odznakę I stopnia, a pozostali II stopnia. Obecnie w okręgu poznańskim odznaki „Wzorowy Kierowca” posiada 150 kierowców, w tym 135 — I stopnia i 15 — II stopnia. Odznakę otrzymuje każdy kierowca, który wykaże się wzorową pracą, oszczędnościami w paliwie i ogumieniu oraz bezawaryjną jazdą.

* * *

Duże sukcesy uzyskali we współzawodnictwie pracownicy PKS innych ekspozytur: w Olsztynie, Łodzi, Jeleniej Górze, Kaliszu.

Kierowca ekspozytury PKS w Olsztynie Zygmunt Leśniewski — przejechał na samochodzie marki „Skoda” 178 tys. km bez głównego remontu. Sukces ten osiągnął dzięki starannej konserwacji wozu i systematycznym przeglądom technicznym silnika; zaoszczędził przy tym ponad 2 tysiące litrów paliwa. Kierowca Leśniewski został odznaczony za sumienną i wzorową pracę odznaką „Przodownika Pracy”.

* * *

W Zduńskiej Woli koło Łodzi odbyła się uroczystość wręczenia proporców przechodnich współzawodnictwa za II kwartał br. — przodującym załogom ekspozytur PKS okręgu łódzkiego. Pierwsze miejsce zdobyli pracownicy ekspozytury towarowej w Zduńskiej Woli, II miejsce — ekspozytura w Pabianicach, dalsze miejsca przypadły w udziale ekspozytur w Sieradzu i Wieluniu.

W imieniu Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego dokonano aktu dekoracji srebrnymi i brązowymi krzyżami zaślgi kierowców i przodujących pracowników ekspozytur.

Srebrny krzyż zaślgi otrzymał ob. Antoszczyk, przodownik pracy ekspozytury PKS Zduńska Wola. Odznaki wzorowego kierowcy otrzymali: ob. Marcinkowski z ekspozytury Wieluń, ob. Ciesiołkowski i ob. Szajnowa z ekspozytury Tomaszów. Nagrodę MTDiL w wys. 600 zł przyznano ob. Wilczyńskiemu i ob. Stankiewiczowi z ekspozytury w Sieradzu.

* * *

Na zebraniu aktywności pracowników ekspozytury towarowej PKS w Jeleniej Górze — podjęto nowe zobowiązania długofalowe, których wartość wynosiła się sumą 1,5 miliona złotych. Plan roczny będzie wykonany do dn. 25 grudnia br.

Na naradzie pracowników ekspozytury PKS w Kaliszu, z udziałem przedstawicieli partii i rady zakładowej, podjęto liczne zobowiązania współzawodnictwa pracy. Agitatorzy aktywności związkowego naświetlili załozod znaczenie i korzyści, jakie przynosi długofalowe współzawodnictwo pracy. Zobowiązania powinny iść w kierunku: 1) rytmicznego wykonywania zadań planów produkcyjnych, 2) obniżenia kosztów własnych, 3) dokładności usług.

Pracownicy ekspozytury kaliskiej po obszernej dyskusji podjęli następujące zobowiązania:

Kierowcy samochodów osobowych i konduktorzy postanowili zaoszczędzić 5% materiałów pędnych w stosunku do obowiązujących norm; przedłużyć przebieg opon o 20%; utrzymywać samochody w stanie gotowości technicznej; zlikwidować puste przebiegi; przestrzegać rozkładowego obsługiwaniania linii pasażerskich.

KIEROWCA CHULIGAN SKAZANY NA 8 LAT WIEZNIENIA

Kierowca wozu ciężarowego jednego z przedsiębiorstw państwowych Stanisław Bielski wypił, w towarzystwie trzech swoich kompanów, większą ilość wódki. Po libacji Bielski wsiadł do szoferki z jednym ze współbiedniadników i prowadząc wóz z nadmierną szybkością, spowodował śmiertelny wypadek. Bielski tracąc panowanie nad kierownicą zabił przechodzącą przez jezdnię kobietę. Kierowca — chuligan nie zatrzymał się, aby udzielić pomocy ofierze wypadku, lecz zwiększył szybkość i podjechał dalej w kierunku Bródna. Na jednej z bocznych ulic Prag, Bielski pozostawił wóz bez opieki i poszedł do domu. Na drugi dzień zameldował w komisariacie, że skradziono mu samochód. Po przeprowadzeniu śledztwa — Bielskiego aresztowano. Sąd wojewódzki skazał go na 8 lat więzienia oraz pozbawienia praw wykonywania zawodu na przeciąg lat pięciu.

PORTY ! ŻEGLUGA

SPOTKANIE MINISTRA ŻEGLUGI Z PRZODUJĄCYMI MARYNARZAMI I RYBAKAMI

W „Domu Marynarza” w Gdyni odbyło się w dniu 14 sierpnia br. spotkanie Ministra Żegluga Mieczysława Popieła z przodującą młodzieżą marynarki handlowej i rybołówstwa morskiego. Obecni byli: młodzieży przodownicy pracy ze statków PMH, kutrów i trawlerów rybackich, warsztatów i sieciarni. Ponadto obecni byli: przedstawiciel Zarządu Głównego ZMP, Kubik, przedstawiciel KW PZPR — Bejger, I Sekretarz KM PZPR w Gdyni — Adamski, Sekretarz Komitetu Partyjnego w PMH — Łabanowski.

Do zebranej młodzieży przemówił w serdecznych słowach Minister Popieł, wskazując na wspaniałe osiągnięcia w rozbudowie gospodarki morskiej, uzyskane w ciągu minionego Dziesięciolecia. „Polska stała się państwem morskim — mówił Min. Popieł — nie tylko dlatego, że posiadamy 500 km wybrzeża, że wzrósł potencjał produkcyjny naszej marynarki handlowej i rybołówstwa morskiego, że zatrudnili radosnym gwarem pracy nasze porty, lecz dlatego, że w ciągu minionych lat wyrosła wspaniała kadra pracowników morza. Z roku na rok coraz więcej młodych ludzi zajmuje stanowiska oficerskie w PMH i na statkach rybackich”.

Po przemówieniu Min. Popieła odbyła się dyskusja, podczas której przodownicy otrzymali wiele nagród pieniężnych dyplomów uznania.

„DAR POMORZA” POWRÓCIŁ Z REJSU SZKOLENIOWEGO

Po blisko dwumiesięcznym rejsie szkoleniowym powrócił do Gdyni statek szkolny „Dar Pomorza”. W rejsie brali udział uczniowie niższych kursów Szkoły Morskiej. Przepłynęli oni z Gdyni przez Morze Północne i Kanał La Manche na Atlantyk, a następnie przez Gibraltari na Morze Śródziemne i z powrotem do portu macierzystego.

SUKCESY PORTOWCÓW GDYŃSKICH

W Wojewódzkiej Radzie Związków Zawodowych w Gdańsku odbyła się w dniu 18 sierpnia br. wspólna narada członków Kolegium Ministerstwa Żegluga i ZG Zw. Zaw. Prac. Żegluga, poświęcona analizie wyników współzawodnictwa pracy w II kwartale br. w przedsiębiorstwach podległych Ministerstwu Żegluga.

Przodującym w tym kwartale przedsiębiorstwem była „Ark” w Gdyni, która zdobyła sztandar Ministerstwa Żegluga i ZG Zw. Zaw. Prac. Żegluga. Rybacy „Ark” obniżając w tym kwartale koszt połowu jednego kg ryby o 24,8 proc., wygospodarowali około 7 milionów zł oszczędności.

Śliczne wyniki uzyskali, realizując umowę zakładową, portowcy w Gdyni, osiągając 3 350 000 zł oszczędności. Portowcy gdynscy w II kwartale br. przeładowali metodą szybkościową 276 statków, zaoszczędzając 15 187 statkogodzin, co stanowi 34,2 proc. czasu dozwolonego.

PROPORCZEC PRZECHODNI POWRÓCIŁ DO PŁO

Miedzyzakładowa Komisja oceniła ostatnio wyniki współzawodnictwa za II kwartał br. między przedsiębiorstwami resortu Żegluga: Polskie Linie Oceaniczne w Gdyni, Polska Żegluga Morska w Szczecinie, Polskie Ratownictwo Okrętowe w Gdyni i Państwowa Żegluga Przybrzeżna. Tytuł przodującego zakładu i proporcze przechodni zdobyła załoga PŁO w Gdyni.

O zwycięstwie PŁO zdecydowało przede wszystkim uzyskanie najlepszych wskaźników wykonania planu przewozów.

Dzięki dobrej organizacji pracy i racjonalnemu wykorzystaniu nośności statków, PLO wykonały plan przewozów II kwartału br. w 114,9 proc. w tonomilach i 99,9 proc. w tonach i w 116,8 proc. we wpływach.

Stała troska marynarzy o jak najekonomiczniejszą pracę przyniosła PLO poważne osiągnięcia w obniżce kosztów własnych. W II kwartale br. zaoszczędzono 2,53 proc. paliw płynnych i 2,02 proc. paliw stałych oraz obniżono wydatki dewizowe o 16,31 proc.

Drugie miejsce wśród współzawodniczących przedsiębiorstw zdobyło polskie ratownictwo okrętowe przed PZM i PZP.

M/S „STAŁOWA WOLA” REALIZUJE OBNIŻKĘ KOSZTÓW WŁASNYCH

Z morza nadszedł radiotelegram od załogi m/s „Stałowa Wola”, który donosi, że marynarze na zebraniu dyskusyjnym nad dalszymi możliwościami obniżenia kosztów własnych przedsiębiorstwa, podjęli cenne zobowiązanie. M. in. załoga maszynowa postanowiła zmniejszyć zużycie paliwa, smarów i innych materiałów rozchodowych, a załoga pokładowa — skrócić zaplanowany czas konserwacji pokładu wodoszczelnego o 25%. Ponadto marynarze podjęli szereg zobowiązań indywidualnych, mających na celu dalsze usprawnienie pracy, skrócenie czasu robót konserwacyjnych i remontowych oraz obniżenie do minimum zakupów zagranicą.

ROBOTNICY PRZELADUNKOWI ZREALIZOWALI PLAN ROCZNY

W I dekadzie sierpnia Wydział III portu gdyńskiego zameldował o pełnym wykonaniu rocznego planu przeładunku drewna. Sukces ten nie przyszedł łatwo. sami robotnicy portowi bowiem nie mogliby w ciągu 7 miesięcy wykonać swego rocznego zadania, gdyby nie wydatna pomoc pracowników innych przedsiębiorstw, a szczególnie z Kolejowego Przedsiębiorstwa Robót Ładunkowych, którzy przyszli portowcom z pomocą w najgroźniejszych dniach szczytów przeładunkowych. Nie umniejsza to jednak zasług robotników tego Wydziału, którzy robili wszystko, aby swe zadania planowe wykonać, aby wagony i statki były w terminie wydławane i załadowane. Na szczególną pochwałę zasługują brygady Gitera, Gładzuka i Drankiewicza, które swą ofiarnością i swym zapędem dyktowały tempo robót, stając się wzorem nie tylko dla pracowników Wydziału III, lecz dla załogi całego portu gdańskiego.

CO CZYTAĆ

ZASADY EKSPLOATACJI W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM

W czerwcowym numerze „Transportu” omawialiśmy broszurę inż. T. Sokołowskiego pt. „Wskaźniki techniczno-eksploatacyjne w transporcie samochodowym”. Była to pierwsza z cyklu broszur szkoleniowych, przeznaczonych dla potrzeb służb transportowych i przedsiębiorstw przewozowych. Obecnie ukazała się druga broszura z tego cyklu, opracowana również przez inż. T. Sokołowskiego. Tematem tej broszury są zasady eksploatacji w transporcie samochodowym. Obie broszury uzupełniają się wzajemnie i tworzą jak gdyby jedną całość, obejmującą krótki wykład z zakresu transportu samochodowego. Jednakże każda z broszur nie może być traktowana zupełnie samodzielnie, gdyż każda z nich, sama w sobie stanowi całość tematyczną. Broszura obecnie wydana ma charakter bardziej ogólny i dlatego może powinna być wydana wcześniej. Wydaje się również, że wskazane by było uzupełnić ten cykl broszur o transporcie samochodowym tematem „planowanie transportu samochodowego”. Trzy tego typu broszury (dwie już wydane i trzecia proponowana) byłyby bardzo praktycznym kompletem popularnych podręczników, nie tylko dla szkolenia pracowników na kursach, ale również jako podręczna pomoc w pracy dla kierowników kolumn transportowych, planistów, dyspozytorów i innych pracowników transportu samochodowego.

Broszura „Zasady eksploatacji w transporcie samochodowym” ma charakter, jak już wspomnieliśmy, bardziej ogólny niż broszura o wskaźnikach. Na treść omawianej broszury składają się cztery rozdziały, zawierające wiadomości o pojazdach, ładunkach, organizacji przewozów i dysponowaniu taboru.

Wiadomości o pojazdach samochodowych ujęte w sposób obszerny, ale przystępny, zawierają poza podziałem pojazdów, również krótkie omówienie ich zastosowania.

Rozdział dotyczący ładunków podaje przede wszystkim podstawowe wiadomości o rodzajach ładunków i ich opakowaniach, a następnie omawia właściwy dobór ładunków do pojazdów i na odwrót — właściwy dobór pojazdów do przewożonych ładunków. Specjalnie mocno jest tu podkreślone zagadnienie sposobu ładowania z punktu widzenia wykorzystania ładowności. Poza tym w rozdziale tym pokrótce omówiono urządzenia ładunkowe.

Rozdział trzeci poświęcony jest organizacji przewozów. Poważną część tego rozdziału jest poświęcona omówieniu specyfiki transportu samochodowego w różnych branżach. Autor zadał sobie trud sprecyzowania zadań transportu w poszczególnych dziedzinach gospodarczych i określenia dla nich właściwego taboru oraz warunków organizacyjnych i technicznych pracy tego taboru. Oczywiście jest to ujęcie w dużym skrócie, jednakże trzeba stwierdzić, że tego rodzaju ujęcie znajdujemy w naszym fachowym piśmiennictwie po raz pierwszy. Podkreślenie specyfiki pracy transportu samochodowego w

różnych branżach ma duże znaczenie dla jego właściwego zorganizowania i w konsekwencji dla lepszego wykorzystania taboru i lepszego zabezpieczenia potrzeb transportowych danej branży; jest to bardzo istotne zagadnienie, do którego wrócimy jeszcze w niniejszej recenzji.

W dalszym ciągu rozdziału trzeciego inż. Sokołowski omawia pokrótce formy organizacyjne transportu samochodowego, zasady organizowania przewozów i zasady użytkowania pojazdów.

Rozdział czwarty „dysponowanie przewozów” jest poświęcony pracy dyspozytora. Rozdział ten to 40% całej broszury i jednocześnie pierwszy w Polsce podręcznik w zakresie pracy dyspozytora samochodowego. W rozdziale czwartym są omówione zasady i technika planowania wykonawczego przewozów, zadania dyspozytora i organizacja miejsca jego pracy oraz podane zasady zawierania umów pomiędzy kierowcami i kierownictwem przewozów. Poza tym rozdział ten jest zilustrowany konkretnymi przykładami pracy dyspozytora.

Rozdział powyższy jest najbardziej godny podkreślenia w całej broszurze. Już od dawna odczuwa się brak podręcznika dla dyspozytora. Praca dyspozytora samochodowego nie jest dotychczas uformowana żadnymi instrukcjami ogólnie obowiązującymi. Instrukcje wewnętrzne wydawane przez różne instytucje dla swoich jednostek w zakresie omawianym są niedoskonałe i zorganizowanie pracy dyspozytora zależne jest prawie wyłącznie od jego inicjatywy, posiadanych wiadomości i zdolności organizacyjnych. Jest rzeczą oczywistą, że w tej sytuacji prawie wszystkie komórki dyspozytorskie nie są właściwie ustawione i sposób ich pracy pozostawia wiele do życzenia. Zasady pracy dyspozytora, opracowane przez inż. Sokołowskiego, mają charakter instruktażowy i dlatego będą przydatne prawdopodobnie do opracowywania instrukcji wewnętrznych. Jednakże nie można uważać czwartego rozdziału omawianej broszury za wyczerpanie tematu „dyspozytor samochodowy”. Temat ten powinien znaleźć szersze opracowanie. Uważam, że powinien być osobny podręcznik poświęcony pracy dyspozytora.

W planie broszur, który był w swoim czasie opublikowany na łamach „Transportu”, był podany omawiany temat, jako osobna pozycja broszurowa. Mamy nadzieję, że „Wydawnictwa Komunikacyjne” w niedługim czasie broszurę taką wyda, a że zważywszy, o których wyżej wspomnieliśmy, wydanie takiej broszury trzeba uważać za sprawę pilną i istotną.

Drugie zagadnienie, o którym wspomnieliśmy, a które na ile broszury inż. Sokołowskiego warto poruszyć, to zagadnienie specyfiki transportu samochodowego w poszczególnych dziedzinach gospodarczych. W dotychczasowej literaturze fachowej zagadnienie to jest traktowane bardzo powierzchownie, gdy tymczasem zupełnie inaczej — jak wykazuje doświadczenie — powinna wyglądać organizacja transportu samochodowego w leśnictwie, budownictwie, handlu, czy też przemyśle.

Nie tylko zresztą organizacja posiada swoją specyfikę w poszczególnych branżach, ale także dla każdej z nich jest specyficzny tabor, ładunki, drogi, formy eksploatacji itp., czyli wszystkie te elementy, z których właśnie powinna wpływać organizacja. Niesprecyzowanie tych elementów i niewykazanie ich specyfiki wpływa niejednokrotnie na niewłaściwe ustawienie organizacyjne transportu samochodowego w poszczególnych resortach, a co za tym idzie, na złe wykorzystanie taboru i złe zabezpieczenie potrzeb transportowych.

Autor poruszył te zagadnienia i ujął je w formie syntetycznej, co należy zapisać na duży plus broszury.

Jednakże nie zostały one wyczerpane, a raczej zapoczątkowane.

Na obecnym etapie rozwoju transportu samochodowego u nas, właściwe jego ustawienie organizacyjne jest sprawą podstawową, a właśnie to ustawienie powinno wynikać ze specyfiki transportu samochodowego w poszczególnych branżach. Wynika stąd wniosek, że zagadnienia te powinny być szerzej opracowane w fachowej literaturze. Dlatego też dajemy pod rozważenie „Wydawnictwom Komunikacyjnym” projekt opracowania cyklu broszur na temat „Transport samochodowy w budownictwie”, „...w rolnictwie”, „...w handlu wewnętrznym”, „...leśnictwie”, itp. Wydaje się, że poszczególne resorty powinny wystąpić z taką inicjatywą, gdyż same są w tego typu wydawnictwach najbardziej zainteresowane, a „Wydawnictwa Komunikacyjne” powinny umożliwić i zorganizować cykl wydawniczy omawianego charakteru.

Wracając do broszury inż. Sokołowskiego to mimo licznych jej zalet, posiada ona również pewne braki. Do błędów merytorycznych można zaliczyć formę omówienia mechanizacji prac ładunkowych, gdyż temat ten jest poruszony w broszurze za wąsko i jednocześnie za szeroko. Za wąsko, ponieważ nie podaje wszystkich form mechanizacji i przeładunku. Nie znaczy to, że broszura miała wyczerpująco omówić te sprawy, lecz zagadnienie mechanizacji przeładunku powinno być potraktowane podobnie jak omówienie rodzajów pojazdów, tzn. w krótkiej syntetycznej formie, ale całościowo, a nie wrywkowo. Za szeroko natomiast potraktowano mechanizację przeładunku opisując obszernie dwa urządzenia mechaniczne. Opisy te stoją w wyraźnej dysproporcji w zestawieniu z całością zagadnienia mechanizacji.

Broszurę należy uważać za udane i pożyteczne wydawnictwo. „Wydawnictwa Komunikacyjne” słusznie postępują, wypuszczając coraz więcej broszur na konkretne tematy; forma ta jest na pewno o wiele lepsza i pożyteczniejsza w chwili obecnej od dużych dzieł o charakterze ogólnie-encyklopedycznym. Trzeba jednocześnie stwierdzić na przykładzie niniejszej broszury, że „WK” coraz lepiej i staranniej ilustrują wydawane książki. Broszura T. Sokołowskiego zawiera wiele ciekawych i oryginalnych ilustracji, które czynią ją bardziej atrakcyjną i ułatwiają zrozumienie jej treści.

Na zakończenie parę danych informacyjnych: Objętość broszury — 122 strony, nakład — 3 000 egz., cena 6 zł 80 gr.

Recenzję opracował
A. ROSTOCKI

Higiena i bezpieczeństwo pracy w transporcie

TRANSPORT W ROLNICTWIE

Srodkami transportowymi w rolnictwie są zarówno wozy konne, jak i coraz powszechniej stosowane samochody ciężarowe oraz ciągniki z przyczepami.

Transport w rolnictwie możemy z punktu widzenia bhp podzielić na następujące czynności: przewóz ludzi, przewóz towarów oraz obsługa pojazdów.

Omówimy tu środki sprzyjające bezpiecznej pracy w rolniczym transporcie samochodowym.

Przewóz ludzi w rolnictwie obejmuje głównie robotników dowożonych do prac w PGR i gospodarstwach społecznych. W tym typie transportu mają miejsce okresowe nasilenia przewozów, związane z sezonowością prac w rolnictwie w okresach pielęgnacji upraw przemysłowych, w okresach żniw, wykopków, zwalczania szkodników itp. Często do prac rolnych dowożone są brygady junaków i zespołów ochotniczych z miast, przewożone są również ekipy pracowników zakładów przemysłowych w ramach akcji łączności miasta ze wsią.

Przewozy te dokonywane samochodami ciężarowymi lub przyczepami za ciągnikiem albo samochodem, odbywają się w porównaniu z transportem w innych dziedzinach w bardzo różnorodnych warunkach terenowych, przeważnie po drogach bocznych i polnych.

Wiemy, że zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dn. 8.I.51 r. zakazane jest, ze względu na bezpieczeństwo przewozów, używanie do przewozu osób samochodów ciężarowych i ciągników z przyczepami. Jednakże rozporządzenie to uwzględnia pewne wyjątki, a mianowicie — dowóz pracowników do miejsca pracy, przewóz konwojentów i przewóz zespołów w ramach akcji łączności miasta ze wsią. Wyjątki te obejmują właśnie transport osób w rolnictwie.

Należy podkreślić, że kierowcy pojazdów samochodowych w rolnictwie posiadają przeważnie prawo jazdy za ledwie kat. IIIB.

W zestawieniu tych faktów tkwi zagrożenie wypadkowe, bowiem słabo wyszkoleni kierowcy pojazdów samochodowych w rolnictwie przewożą ludzi i towary w ciężkich warunkach terenowych i to nie tylko w obrębie danego gospodarstwa, ale również na odcinkach dróg publicznych, w pobliżu gospodarstw lub między nimi.

Uwypuklenie tego zagadnienia ma na celu zwrócenie uwagi kierownictwu PGR i gospodarstw społecznych, jak wielką troską należy otoczyć transport osób w rolnictwie i jak starannie należy selekcjonować kierowców wykonujących ten transport.

Przy transporcie towarów w rolnictwie i leśnictwie, a więc drewna, nawozów sztucznych, wapna, zboża itd. występuje zagadnienie pracy konwojentów.

Konwojent z reguły pełni swą pracę na przyczepie lub ciężarowym samochodzie i może być narażony zarówno na działanie substancji szkodliwych (wapno, nawozy sztuczne), jak i na zagrożenia mechaniczne przy przemieszczaniu się towarów w czasie jazdy, na skutek wstrząsów itp. Często konwojenci, zmęczeni podróżą lub nocnym naładunkiem, śpią w czasie jazdy i łatwo ulegają wypadkom, czasami, bardziej obcy, tracąc poczucie ostrożności, wskakują i wyskakują w biegu, przechodzą w czasie ruchu pojazdu z przyczepy na samochód itd.

Do rozwiązywania tego zagadnienia prowadzi instruowanie konwojentów o możliwościach zagrożeń oraz zagwarantowanie im bezpiecznych stanowisk na pojazdach — co jest obowiązkiem komórek transportowych w poszczególnych jednostkach rolnych.

Wielkie znaczenie dla bezpieczeństwa transportu samochodowego ma właściwa i dobra organizacja pracy oraz zdyscyplinowanie pracowników służb transportowych i pasażerów tym więcej, że w warunkach polowych trudno jest stworzyć takie zakazy — a przede wszystkim kontrole ich stosowania — które by gwarantowały bezpieczeństwo ruchu.

Obsługa ciągników w rolnictwie wchodzi w zakres transportu, o ile ciągnik wykonuje prace przewozowe, poza tym jednak ciągniki są używane przy robotach rolnych w polu, co już w zakresie transportu nie wchodzi. Ponieważ jednak ciągnik w rolnictwie używany jest do prac rolnych i w transporcie na zmianę — bezpieczeństwo obsługi ciągnika omówimy odnośnie obu wymienionych typów prac.

Praca na ciągniku dozwolona jest jedynie osobom, które przeszły specjalne przeszkolenie i posiadają zezwo-

lenie kierowania ciągnikiem. Jeśli chodzi o kobiety, poza kwalifikacjami zawodowymi, przepisy powinny iść w kierunku żądania dodatkowej opinii lekarza specjalisty.

W stosunku do ciągników obowiązują przepisy ogólne, dotyczące ruchu pojazdów samochodowych, jednak obsługa ciągnika może wywołać zagrożenia specjalne, związane wyłącznie z tego typu pracą.

Kierowca ciągnika odpowiada za pracę całego zespołu. Do niego należy kontrola ciśnienia powietrza w ogumieniu przyczepy, dobry stan urządzeń zaczepowych, dopilnowanie, aby ładunek nie przekraczał przepisowego obciążenia przyczepy, ma on obowiązek dostosować szybkość ciągnika do szybkości, z jaką może poruszać się dana maszyna czy narzędzie rolnicze.

Duże znaczenie dla bhp odgrywa stan urządzeń zaczepowych. W razie uszkodzenia urządzeń zaczepowych przy ciągniku, lub zagubienia niektórych części tych urządzeń, użytkownik obowiązany jest do natychmiastowego zastąpienia braków częściami oryginalnymi lub wykonywanymi w warsztacie, ściśle wg wzorów oryginalnych — stosowanie bowiem przypadkowych kawałków drutu, pręta i innych nieprzepisowych prowizorek może spowodować urwanie się przyczepy bądź maszyny towarzyszącej i wypadek.

Nie wolno nikomu obcemu przebywać w czasie ruchu na ciągniku; prawo do tego poza kierowcą posiada tylko jego przyuczony pomocnik i to jedynie wówczas, gdy ciągnik wyposażony jest w dodatkowe miejsce siedzące lub stojące (podesty, uchwyty).

Przed szkodliwym działaniem wpływów atmosferycznych powinna kierowca i jego pomocnik chronić budka, gwarantująca jednak dobre pole widzenia. Obsługa ciągnika powinna być wyposażona w ubranie robocze letnie lub zimowe, w zależności od pory roku.

Ważnym czynnikiem higieny pracy kierowcy ciągnika jest miękkie i elastyczne siedzenie z oparciem dla pleców. O ile siedzenie jest metalowe, powinno być dodatkowo zaopatrzone w elastyczną poduszkę.

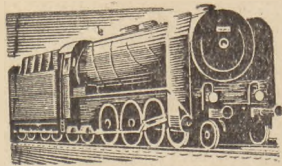
Przy eksploatacji ciągnika w zespole z innymi maszynami ważnym czynnikiem bhp jest sygnalizacja. Kierowcy nie wolno rozpocząć jazdy bez dania umówionego sygnału, a personel obsługujący maszyny i narzędzia w zespole musi posiadać gwizdki i posługiwać się umówionymi sygnałami dla utrzymania kontaktu z kierowcą. W przypadku pracy o zmierzchu lub nocą ciągnik musi mieć dostatecznie silne reflektory.

Bezpieczeństwo przeciwpożarowe odgrywa specjalną rolę w transporcie rolnym. Specjalne zasady obowiązują w warunkach polowych przy obchodzeniu się z paliwami płynnymi, ze względu na łatwopalność wysuszonych nasion, zbóż, siana itp. Dlatego polowy punkt zaopatrywania ciągników w paliwa płynne powinien znajdować się w odległości co najmniej 100 m od budynków, stert zboża czy siana, postojów furmanek, maszyn i miejsc przechowywania nasion, ponadto powinien być otoczony pasem ochronnym, zaorany, o szerokości 2 — 3 m. Zakaz palenia tytoniu i w ogóle wniekania ognia musi być w pracach rolnych i specjalnie przestrzegany.

Ciągniki zaopatrywane są często w paliwo płynne z beczek. W warunkach polowych należy położyć szczególny nacisk na to, by otwieranie beczek z paliwem odbywało się ostrożnie i tylko za pomocą specjalnych kluczy. Nie wolno w tym celu posługiwać się innymi narzędziami lub przedmiotami mogącymi przy użyciu spowodować powstanie iskry, wybuchu i pożaru, który może rozszerzyć się i przynieść nieobliczalne straty.

Kierowca, zmuszony pozostawić pojazd samochodowy bez dozoru, powinien ze względu na bezpieczeństwo zgasić silnik, wyjąć kluczyk stacyjki, zahamować pojazd — a na pochyłości podłożyć kliny i włączyć bieg wsteczny celem uniemożliwienia przypadkowego przesunięcia się pojazdu.

POM i PGR powinny wiele troskliwej opieki poświęcić kadrom transportu rolnego. O ile bowiem w mieście przy regulacji ruchu i nadzorze milicji kierowca czuje na każdym kroku kontrolę nad sobą, o tyle na drogach polnych i wprost w polu zdany jest wyłącznie na własną samokontrolę. Sprawa więc dyscypliny kierowców oraz postawy pracowników ma w transporcie rolnym zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa i higieny pracy.



„Przegląd Kolejowy” z m-ca sierpnia przynosi m. in. dwa artykuły, dotyczące przewozów jesiennych, a mianowicie: inż. E. Reinharda pt.: „Zadania służby ruchu w okresie przewozów jesiennych 1954 r” oraz inż. S. Majewskiego

pt.: „Przewozy jesienne w roku 1953 DOKP Gdańsk wnioski na rok 1954”. W swoim artykule inż. Reinhard, po naświetleniu kształtowania się przewozów jesiennych w latach ubiegłych, przechodzi do zadań jakie powinny być wykonane w roku bieżącym przez służbę ruchu, aby przewozy jesienne zostały wykonane sprawnie.

Artykuł omawia pracę stacji i dyspozytorów, wskazując na duże znaczenie właściwej organizacji pracy stacji w zakresie gospodarki wagonami, obsługi stacyjnych i szlakowych punktów ładunkowych, rozrządu i zestawiania pociągów. Również poważne zadania w zakresie sprawnego wykonania przewozów jesiennych mają do wykonania oddziały i dyrekcje kolejowe.

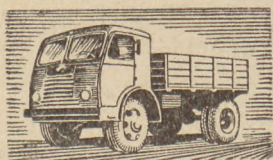
W art. inż. Majewskiego znajdujemy opis realizacji planu przewozów w r. 1953 oraz przygotowania DOKP Gdańsk do przewozów jesiennych roku bieżącego.

Inż. Kulka w artykule pt.: „Zagadnienie przewozu i przeładunku rudy” przedstawia koncepcję przewozu rudy w obrocie z ZSRR w pojemnikach, wskazując na zalety i wady tego systemu transportu.

We wrześniowym numerze „Przeglądu Kolejowego” obok „Apelu Krajowej Narady Aktywu Kolejowego” znajdujemy m. in. artykuł wiceministra Kolej ob. Popielasa pt.: „Zagadnienie obniżki kosztów własnych” oraz inż. L. Gehorsama pt.: „Prowadzenie ciężkich pociągów”. Referaty na wyżej podane tematy były przedmiotem obrad Krajowej Narady Aktywu Kolejowego.

Wiceminister Popielas, omawiając zagadnienie obniżki kosztów własnych przewozów, wskazuje m. in. na konieczność polepszenia wykorzystania ładowności wagonu towarowego. Szczególnie mocno podkreślona jest konieczność ścisłego wykonywania rozkładu jazdy, będącego żelaznym prawem kolei.

W tym samym numerze „Przeglądu Kolejowego” znajdujemy ciekawe i pouczające tłumaczenia artykułów z pisma radzieckiego „Gudok”, a mianowicie: Czumaczenki — „Sprawa honoru kolejarzy”, Kriwonosa — „Nowy etap walki o zwiększenie ciężaru i szybkości pociągów” oraz Koczniewa — „O zwiększenie szybkości pociągów”.



Doświadczenia z jesiennej akcji przewozów roku 1953 podsumowuje we wstępnym, obszernym artykule sierpniowego numeru „Motoryzacji” Lucjan Jaworski. Artykuł ten bardzo dokładnie analizuje organizację i wykonanie przewo-

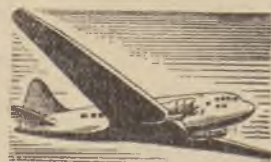
zów jesiennych taborem samochodowym w ubiegłym roku i na bazie tej analizy stawia postulaty w stosunku do właściwego przeprowadzenia akcji w roku bieżącym. Między innymi autor porusza takie zagadnienia, jak: organizowanie bezpośrednich dostaw z pól do magazynów, unikanie przerzutów z magazynów do magazynów, wprowadzanie współzawodnictwa między kierowcami, stosowanie mechanizacji prac ładunkowych, zapewnienie sprawnej łączności telefonicznej itd.

Mgr inż. Bogdan Jakubowski w tymże numerze „Motoryzacji” w artykule dyskusyjnym porusza zagadnienie obsługi technicznej i napraw samochodów. Artykuł ten jest dalszym ciągiem cyklu artykułów, publikowanych na ten temat na łamach „Motoryzacji”; autor, częściowo polemizując z inż. Gorodeckim, autorem szeregu poprzednich artykułów, podaje definicję napraw, schematy organizacyjne napraw i próbuje uporządkować całość zagadnienia. Artykuł jest interesujący i wydaje

się, że „Motoryzacja” powinna rozszerzyć dyskusję na ten temat, zapraszając do niej i innych autorów. Zagadnienia poruszane w artykułach wspomnianych wyżej wymagają uporządkowania.

Zagadnienie budownictwa samochodowego, dotychczas nie posiadające u nas żadnej literatury, obecnie coraz częściej znajduje swoje miejsce w literaturze fachowej i w fachowej publicystyce. Ostatnio ukazała się książka na ten temat inż. Dumnickiego. Również Wyd. Komunikacyjne wydały bardzo poważną pracę Dawidowicza (tłumaczenie z rosyjskiego), a jako poważny przyczynek do zagadnienia budownictwa garażowego można uważać artykuł inż. Laskusa pt.: „Zagadnienie budownictwa samochodowego, a w szczególności garaży i parkingów w miastach”. Artykuł ten wnosi wiele ciekawych elementów do całości zagadnienia i polecamy go do przeczytania naszym czytelnikom. Opublikowany jest w omawianym numerze „Motoryzacji”.

Z pozostałych artykułów 8 numeru „Motoryzacji” warto zapoznać się z biograficznym artykułem mgr inż. P. Solskiego — „Życie i działalność E. A. Czudakowa”, w którym autor przedstawia po raz pierwszy polskiemu czytelnikowi tego wielkiego uczonego, jednego z twórców motoryzacji w ZSRR.



„Technika Lotnicza” w numerze 4 (lipiec — sierpień) przynosi również 2 opracowania, które raczej nie noszą charakteru technicznego, a mianowicie: numer otwiera wstępny artykuł Dyrektora Zarządu Lotnictwa Cywilnego mgr inż.

Sergiusza Minorskiego p. t. „10 lat lotnictwa cywilnego Polski Ludowej”.

Drugim opracowaniem jest krótki, ale interesujący artykuł mgr inż. Stanisława Madeyskiego pt.: „W sprawie głównego portu śmigłowcowego Warszawy”. Autor artykułu słusznie stwierdza, że pismo poświęcone zagadnieniom techniki lotniczej musi uważać za obowiązek zwrócenie uwagi urbanistów i architektów, tworzących nową Warszawę, na sprawę ścisłego zlokalizowania głównego portu śmigłowcowego w Warszawie. Autor, podając przykładowo warunki, jakim winien odpowiadać port śmigłowcowy, wskazuje na trzy miejsca w przypadku urządzenia portu naziemnego.

- 1) okolice dworca kolejowego „Warszawa-Sródmieście”,
- 2) na terenie Parku Kultury i Wypoczynku na Południu,
- 3) w rejonie ulic Marchlewskiego — Żelazna.

W przypadku usytuowania portu lotniczego na dachu również trzy warianty: 1) Kolejowy Dworzec Centralny, 2) Hotel Turystyczny na Placu Józefa Stalina, 3) Centralny Urząd Pocztowy na Placu Wareckim.

* * *

W numerze sierpniowym z b. r. miesięcznika „Miasto” opublikowany został obszerny artykuł prof. inż. Wiktora Sudry p. t. „Techniczna obsługa samochodów w miastach”. Autor wiele miejsca poświęca stacjom obsługi technicznej o charakterze ogólnego użytku, t. zw. publicznych, zorganizowanych obecnie w ramach przedsiębiorstwa TOS, stawiając to zagadnienie jako problem pierwszorzędnej wagi. Autor m. in. wysuwa konieczność budowy stacji obsługi o różnych zakresach obsługi, wymieniając 8 rodzajów stacji, zależnie od programu stacji i terenu jaki ma obsługiwać, tj. duże, średnie i małe miasta. Autor w zakończeniu artykułu stwierdza, że określenie wielkości i rodzaju stacji dla danych warunków jest zadaniem technologa obsługi technicznej i napraw samochodów, prace jednak nad właściwym ustawieniem zagadnienia obsługi technicznej na terenie miast prowadzone powinny być z udziałem wszystkich zainteresowanych resortów, a przede wszystkim w kontakcie z organami planowania przestrzennego. Artykuł ilustrowany jest rysunkami i zdjęciami stacji obsługi.