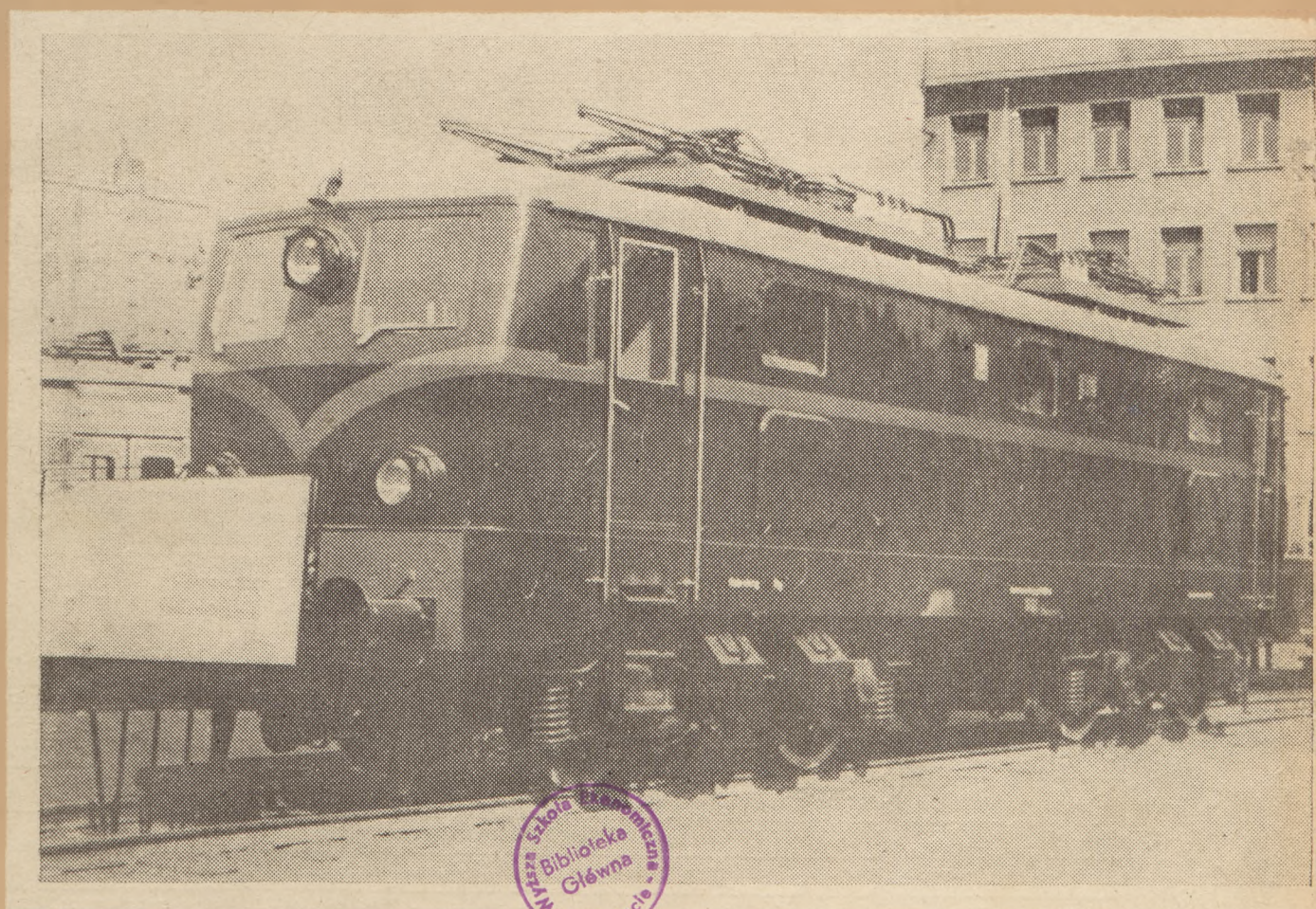


TRANSPORT

**MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY
EKONOMICIE TRANSPORTU**



ROK VI WARSZAWA LISTOPAD 1954

Nr 11

5-

— Właściwie przygotować się do przewozów w okresie zimy	321
L. HOFMAN — Ekonomia branżowa jako nauka	323
— Kompleksowy rozwój i korzystanie z różnych rodzajów transportu w ZSRR	326
J. KARZMARSKI — Możliwości przyspieszenia obrotu wagonów - cystern	330
CZ. RYBAK — Niektóre problemy samochodowego transportu resortowego	333
IGNACY SZEMBERG — Transport samochodowy w resorcie górnictwa	335
H. MUELLER — Działalność Sekcji Ekonomiki Transportu PTE	337
J. OLSZEWSKI i W. PALICA — Przeładunek zboża w maszynach portach	338

TRANSPORTOWCY PISZĄ

J. GOSK — Uwagi na tle zmian sprawozdawczości w transporcie samochodowym	341
--	-----

DZIAŁ INFORMACYJNY

A. G. — Bhp przy obsłudze kolei w zakładach pracy	343
A. G. — Regulamin Odznaki „Przodujący Kolejarz”	344
A. G. — Ustalenie wzorów mundurów dla kolejarzy	344
A. G. — Opłaty za niektóre usługi PKP i „Orbisu”	344
J. B. — Pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych	344
K. K. — Przygotowanie do eksploatacji w okresie zimowym pojazdów mechanicznych	345
J. B. — Korzystanie z usług przewoźników nieuspołeczniczonych	346
A. L. — Premia dla konduktorów towarowych w PKS	346
J. B. — Rejestracja pojazdów mechanicznych, których używanie wymaga etatu	346
J. B. — Ceny i opłaty za produkty i usługi nietypowe przedsiębiorstw MTDiL	347
J. B. — Uzupełnienie przepisów o transporcie między osiedlami	347
C. G. — Taryfa towarowa dla przewozów konnych	347
K. K. — Etyaty pojazdów mechanicznych	348
TARYFY I ZARZĄDZENIA	348

KRONIKA

— Jesienne przewozy kolejowe	349
— Nowa linia kolejowa Skierniewice — Łuków	349
— Otwarcie ruchu pociągów elektrycznych Warszawa — Łódź	349
— JAK PRACUJĄ NASI TRANSPORTOWCY	350

CO CZYTAĆ

A. ROSTOCKI — Recenzja książki „Transport samochodowy w resorcie łączności”	352
---	-----

HIGIENA I BEZPIECZEŃSTWO PRACY W TRANSPORCIE

(III str. okł.)

Z PRASY FACHOWEJ

(IV str. okł.)

Zdjęcie na stronie tytułowej przedstawia nowy typ elektrowozu „BOBO”, wyprodukowany przez fabrykę „Pa-Fa-Wag” we Wrocławiu. Elektrowóz ten przeznaczony jest do obsługi ruchu pasażerskiego. Jest to jeden z ciekawszych eksponatów na Wystawie Wrocławskiej.

Zdjęcia na stronie 321 przedstawiają przodowników pracy w transporcie drogowym. Z lewej strony ob. Stefan Osełko realizuje podjęte zobowiązanie na autobusie marki „Skoda” przejechania 150 tys. km bez naprawy głównej (norma dla tego typu autobusów wynosi 120 tys. km). Ob. Osełko podjął poza tym zobowiązanie wykonania planu w osobokm w 110%, oszczędzać paliwo w wysokości 100 litrów miesięcznie i ogumienie — 20 tys. oponokm. Jeździ bez awarii i realizuje szereg aktualnych haseł. Z prawej strony ob. Feliks Karwacki, wzorowy kierowca I-go stopnia, zobowiązał się przejechać również na autobusie marki „Skoda” 150 tys. km bez naprawy głównej. Oszczędza paliwo w wysokości 100 litrów miesięcznie i ogumienie — 20 tys. oponokm ponad normę. Jeździ bez awarii i realizuje również szereg aktualnych haseł.

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. 1970. 5.X 54 r. 5-B-30069.



TRANSPORT

MIESIĘCZNIK



Rok VI

Warszawa, listopad 1954 r.

Nr 11

Właściwie przygotować się do przewozów zimowych

Okres obecnie wykonywanych, zwiększonych przewozów jesiennych przerasta stopniowo w następny, trudny i odpowiedzialny okres przewozów zimowych, kiedy warunki atmosferyczne są szczególnie niekorzystne i powodować mogą znaczne perturbacje w przewozach kolejowych.

Dla sprawnego wykonania przewozów w okresie zimy niezbędna jest odpowiednia akcja przygotowawcza, mobilizująca wszystkie środki i urządzenia oraz kadry pracowników transportu. Szczególnie odpowiedzialne zadania stoją w tym zakresie przed pracownikami służb transportowych dużych gospodarstw kolejowych, gdzie sprawne i nieprzerwane działanie ruchu warunkuje ciągłą pracę produkcji.

Zadania i obowiązki pracowników służb transportowych, w szczególności w dziedzinie transportu kolejowego, wynikają z faktu, że transport ten musi bezwzględnie działać nieprzerwanie, zabezpieczając rytmiczną i ciągłą dostawę surowców i paliwa dla przemysłu, artykułów konsumpcyjnych dla ludności oraz artykułów inwestycyjnych dla rozwoju naszej gospodarki narodowej.

Zagadnienia właściwego przygotowania się służb transportowych do pracy w warunkach zimy oraz właściwego działania transportu kolejowego w tym okresie można podzielić na dwie części:

1) trzeba, aby w okresie przewozów jesiennych szczególnie troskliwie przygotować się do prac związanych z nadawaniem i przyjęciem ładunków.

2) trzeba, aby w okresie przewozów zimowych technicznie i organizacyjnie przygotować pracę gospodarstw kolejowych, bocznic i własnych kolei, własnego taboru kolejowego i urządzeń transportowych.

Organizacja pracy przewozowej, w szczególności naładunku i wyładunku, musi w okresie przewozów zimowych w pełni zabezpieczać sprawne działanie transportu kolejowego.

W zakresie pracy naładunkowej trzeba szczególnie uważnie przeanalizować środki zmierzające do zapewnienia rytmicznego i równomiernego naładunku. M. in. ważne jest zgromadzenie ładunku, przeznaczonego do wysyłki w takim miejscu, które zapewni ten warunek. Ma to szczególne znaczenie przy takich ładunkach, jak np. drewno, gdzie różne warunki dróg dojazdowych uniemożliwiają niekiedy terminowy dowóz drewna do stacji kolejowej, a co za tym idzie — nierytmiczny jego naładunek. Należy pamiętać, wysyłając w porze zimowej ładunki, o zabezpieczeniu ich przed mrozem lub śniegiem. Zabezpieczenie ładunku w mno odpowiadać następującym warunkom:

1) powinno zabezpieczać sam ładunek przed zniszczeniem lub uszkodzeniem w wyniku działania mrozu i śniegu;

2) powinno zabezpieczyć sprawny wyładunek przewożonego ładunku.

Ten ostatni warunek dotyczy przede wszystkim ładunków, które wskutek swoich właściwości fizycznych zamarzają w sposób zwarty i przylegają do ścian i podłogi wagonu, utrudniając w poważnym stopniu wyładunek danego artykułu. Wyładowanie zamarznię-

tej rudy lub piasku, płukanego węgla lub tym podobnych ładunków połączone jest z długotrwałą i ciężką pracą, co w dużej mierze wpływa na przestoje wagonów ponad określone terminy. Często się również zdarza, że przy używaniu różnych środków dla wyładunku takich zamarzniętych artykułów uszkadza się wagony. Łącznie powoduje to zmniejszenie zdolności naładunkowej kolei bądź przez wydłużenie obrotu wagonów, bądź przez wytrącanie z łożysk roboczych uszkodzonych przy wyładunku wagonów.

Istnieje cały szereg środków zapobiegających przymarzaniu ładunków do wagonu, z których kilka przykładowo można wymienić.

1) niedopuszczanie do przewozów ładunków o znacznej wilgotności przez osuszenie tych ładunków,

2) zamrażanie ładunków w niewielkie bryły,

3) przesypywanie ładunków niegaszonym wapnem, chlorem wapnia, solą lub smarowanie ścian i podłóg wagonów mazutem lub olejami mineralnymi,

4) przewożenie ładunków w pojemnikach (kontenerach).

Sprawa zabezpieczenia ładunków przed szkodliwym działaniem mrozu i śniegu oraz przed przymarzaniem ich do wagonów, jest jednym z najważniejszych zadań, jakie stoją przed nadawcami ładunków w okresie przewozów zimowych.

Należy pamiętać, że okres trudnej pracy transportu kolejowego wymaga ze strony służb transportowych resortów gospodarczych specjalnie zaostrożonej dyscypliny przewozowej. Była już wyżej mowa o konieczności zapewnienia równomiernego naładunku masy ładunkowej. Oprócz przygotowania dla tego celu dróg dojazdowych i środków dowożących ładunek do kolei, najważniejszym zadaniem jest tu zapewnienie odpowiedniej kadry pracowników ładunkowych, zaopatrzonej w odpowiedni sprzęt i, co jest szczególnie ważne, w odpowiednią ciepłą odzież i obuwie. Praca robotnika ładunkowego, zatrudnionego zarówno przy naładunku, jak i wyładunku, jest w okresie zimy szczególnie ciężka. Stąd nieodzowne jest właściwe zorganizowanie tej pracy, przygotowanie odpowiednich pomieszczeń dla odpoczynku i ogrzania się, zorganizowanie ciepłych posiłków, zorganizowanie właściwej współpracy w zakresie awiacji nadchodzących wagonów, aby wyeliminować z jednej strony oczekiwanie ludzi na podstawienie do naładunku lub wyładunku wagonów, a z drugiej strony — przestoje wagonów z braku ekip rozładunkowych.

Zapewnienie specjalnie zaostrożonej dyscypliny przewozowej w okresie przewozów zimowych musi należeć również swoje odzwierciedlenie w poprawieniu jakości opracowywanych planów, w szczególności pięciodniowych planów przewozu oraz terminowości ich składania. W eliminowaniu z przewozów wszelkiego rodzaju przewozów nieracjonalnych dla transportu kolejowego, a w szczególności przewozów na krótkie odległości i przewozów stacyjnych. W poprawieniu wykorzystania ładowności lub pojemności wagonów kolejowych w celu powiększenia możliwości przewozowych transportu kolejowego.

Przygotowania służb transportowych w zakresie wyładunku w dużej mierze powinny przebiegać podobnie, jak w odniesieniu do prac naładunkowych. W szczególności dotyczy to takich problemów, jak przygotowanie odpowiednich kadr pracowników wyładunkowych oraz stworzenie im odpowiednich warunków pracy, utrzymywanie dyscypliny przewoźowej, w szczególności zaś nieprzetrzymywanie wagonów ponad dozwolone przepisy. Dla prac wyładunkowych sprawą nieprzetrzymania wagonów jest najważniejszym zagadnieniem, które też najstaranniej należy przepracować.

Poza zapewnieniem sobie właściwej współpracy ze stacją kolejową w zakresie awizacji nadchodzących transportów, należy bardzo troskliwie przygotować techniczne środki służące do wyładunku nadchodzących przesyłek. Należy pamiętać o tym, że urządzenia mechaniczne w warunkach pracy w niskich temperaturach i przy opadach śnieżnych są szczególnie narażone i muszą być troskliwie chronione i konserwowane.

W przypadkach odbioru ładunków, które przymarzają do wagonów, należy przygotować odpowiednie urządzenia, ułatwiające wyładunek, stosując ogrzewanie ładunku lub jego rozbijanie ręcznie lub mechanicznie. Należy podkreślić konieczność nawiązania ścisłej współpracy odbiorcy z nadawcą takich ładunków, aby wspólnie przeanalizować metody zabezpieczenia ładunku przed przymarzaniem do wagonu, aby je następnie skutecznie stosować.

Szczególnie ważne jest przygotowanie odbiorców ładunków płynnych, przewożonych wagonami-cysternami, które w czasie przewozu zamarzają. Zaopatrzenie coraz większej ilości cystern w podgrzewacze rozwiązuje w znacznym stopniu to zagadnienie, tym niemniej jest ono szczególnie ważne ze względu na ograniczoną ilość taboru cysternowego oraz brak jeszcze u odbiorców ładunków płynnych odpowiednich urządzeń dla dopływu pary do podgrzewaczy. Dlatego też trzeba, aby odbiorcy produktów płynnych, łatwo zamarzających, przygotowali odpowiednie urządzenia, które czy to przez stosowanie podgrzewania przy pomocy węzownic (podgrzewaczy) lub przez wprowadzenie nasyconej pary wodnej, czy podgrzewaczy elektrycznych lub w inny sposób zabezpieczą szybko wyładunek produktu i zwolnią cysterny do dalszego obrotu.

Poruszone wyżej zagadnienia związane są z pracami naładunkowymi i wyładunkowymi w okresie zimy.

Drugą ważną dziedziną przygotowań służb transportowych do pracy w okresie śniegów i mrozów jest zagadnienie przygotowania organizacyjnego i technicznego pracy własnych gospodarstw kolejowych, bocznic, taboru i urządzeń transportowych.

Zorganizowanie właściwej ochrony torów bocznicowych, a w szczególności rozjazdów, ma decydujące znaczenie dla sprawnego wykonywania ruchu na bocznicach kolejowych. Zadanie polega na tym, aby zapewnić skuteczną walkę z zawiewaniem śniegiem i zamarzaniem ruchomych części rozjazdów oraz usuwaniem zasp śnieżnych na torach.

W jaki sposób można te zadania realizować?

Należy więc stosować w przypadkach położenia torów na otwartych przestrzeniach — zasłony odsnieżne, w odniesieniu do rozjazdów — podgrzewanie części ruchomych, w przypadku natomiast zasypania śniegiem torów — oczyszczanie ich przy pomocy urządzeń ręcznych lub mechanicznych.

Szczególnie ważne zadanie w tym zakresie polega na zorganizowaniu właściwego oczyszczania rozjazdów ze śniegu i lodu, co ma duże znaczenie dla utrzymania ruchu na bocznicach. Jak dotychczas oczyszczanie to odbywa się zwykle sposobem ręcznym przy użyciu szczotek, mioteł i łopat. Na terenie większych gospodarstw kolejowych, wzorem stacji kolejowych, należałoby stosować w coraz większym zakresie mechaniczne środki dla usuwania śniegu i lodu. Mogą tu być zastosowane urządzenia elektryczne, gazowe, brykietowe, a nawet urządzenia pracujące przy pomocy sprężonego powietrza.

Różne urządzenia mogą być wykorzystane w różnych warunkach. I tak, piecyki brykietowe najbar-

dziej nadają się do ogrzewania zamknięć hakowatych w rozjazdach i to przy niewielkich opadach śnieżnych. Dla zabezpieczenia ogrzewania niezbędne jest zainstalowanie na jeden rozjazd pojedynczy 2 piecyków, a na podwójny, dwustronny — 6 piecyków. Zużycie brykietów na jeden rozjazd krzyżowy wyniesie ok. 5 kg na godzinę.

Bardziej doskonałe, lecz znacznie kosztowniejsze w instalacji jest zastosowanie grzejników elektrycznych, czy gazowych. Grzejniki elektryczne mogą być doprowadzone do sztyku szyny, nagrzewając opornice, iglice i siodełka ślizgowe. W zainstalowanych na jednej ze stacji kolejowej tego rodzaju urządzeniu składającym się z 40 szt. grzejników na jeden rozjazd krzyżowy, zużywa się na godzinę 18 KW. Urządzenie to pracuje na prądzie o napięciu 220 W. Stosowane urządzenia gazowe, które przez kompresor o ciśnieniu 10 atmosfer doprowadza przez system rurociągów gaz do grzejników zamocowanych podobnie jak grzejniki elektryczne na opornicach zużywają na jeden rozjazd krzyżowy ok. 9,6 m gazu na godzinę pracy.

Zastosowanie poszczególnych urządzeń dla usuwania śniegu i lodu z rozjazdów wymaga pilnego przepracowania. Szczególnie, że każde z tych urządzeń można bez wielkich nakładów finansowych zrealizować we własnym zakresie.

Prace służb transportowych na odcinku walki ze śniegiem i mrozem powinny zakładać pełną współpracę ze stacją kolejową, obsługującą daną bocznice kolejową. Współpraca ta powinna przewidywać wykorzystanie sprzętu i kadr w sposób najbardziej korzystny dla ciągłości pracy transportu kolejowego oraz zabezpieczenie dowozu i odwozu ładunków dla danego zakładu przemysłowego. Służby transportowe powinny być przygotowane na udzielenie pomocy kolei w szczególnie ciężkich sytuacjach w związku z zamieciami, czy z dużymi opadami śnieżnymi.

Zorganizowanie jednak właściwej ochrony bocznic kolejowych i urządzeń bocznicowych przed mrozem i śniegiem nie wyczerpuje całości problemu pracy służby transportowej na terenie własnych gospodarstw kolejowych. Pozostaje jeszcze zagadnienie przygotowania taboru kolejowego do pracy w warunkach zimowych.

Należy stwierdzić, że w tym okresie czasu obserwuje się zjawisko częstszego psucia się parowozów. Wynika to z trudniejszych warunków pracy parowozu przez wzrost oporów ruchu, działanie niskich temperatur na zamarzanie rur wodnych i parowych, przyrządów zasilających itp. Ważną sprawą dla eksploatacji parowozów w okresie niskich temperatur jest używanie specjalnego oleju zimowego do smarowania panwi nośnych. W przypadkach znacznego obniżenia temperatury poniżej 20°C należy do oleju zimowego dodawać olej solarowy, którego temperatura krzepnięcia wynosi — 40°C.

Należy zwracać uwagę, aby przy postojach na mrozie, szczególnie dłuższych, nie dopuścić do zamarzania skroplonej wody, zbierającej się w cylindrach oraz w przewodach doprowadzających wodę z tendra i przewodów ssących. Szczególnie częste jest zjawisko zamarzania przewodów zasilających i może ono być usunięte przez umiejętne podgrzewanie. Innym ujemnym zjawiskiem w eksploatacji parowozów jest zamarzanie urządzeń hamulcowych, co godzi bezpośrednio w bezpieczeństwo ruchu na bocznicach. W okresie zimy eksploatacja i konserwacja parowozów musi być szczególnie umiejętna i troskliwa. Nieumiejętność w prowadzeniu parowozu, zła jakość napraw w warunkach zimowych pogłębia trudności ruchowe, stając się przyczyną awarii i zakłóceń w przewozach bocznicowych.

Najważniejsze trudności występujące w okresie zimy w eksploatacji wagonów towarowych sprowadzają się do zamarzania hamulców zespolonych w związku z gromadzącą się parą wodną w przewodach hamulcowych oraz zagrzewania czopów osi wagonów wskutek braku w maźnicach specjalnego oleju zimowego. Obecnie został wprowadzony nowy typ oleju osiowego, który nadaje się do pracy w warunkach lata i zimy, co powinno znacznie poprawić sytuację na tym odcinku. Właściwa kontrola sprawności hamulców oraz dbałość

o techniczny stan wagonów towarowych w poważnym stopniu wpływa na sprawną pracę wagonów w czasie zimy.

Przewozy zimowe wymagają specjalnego napięcia pracy służb transportowych resortów gospodarczych. Transportowcy powinni w dużej mierze przez wzorowe spełnianie swoich obowiązków w zakresie naładunku i wyładunku, wykonywania pracy bocznicowej — pomóc w ciężkiej, odpowiedzialnej i trudnej pracy kolejarzy w okresie zimy, zabezpieczając sprawne wykonanie przewozów.

Nasz transport kolejowy w wyniku stałego podnoszenia bazy materiałowo — technicznej posiada coraz lepsze możliwości pracy w warunkach zimowych. Trzeba, aby przez właściwą pracę przygotowawczą służb transportowych możliwości te zostały wykorzystane. Wykonanie przez każdy resort, centralny zarząd i przedsiębiorstwo zadań przewozowych, przypadających na okres zimowy, a więc również i zadań przewozowych I kwartału 1955 r., będzie decydować w dużym stopniu o wykonaniu ogólnych zadań przewozowych roku 1955. Trzeba w tym względzie w pełni wykorzystać doświadczenia z okresu ubiegłego, kiedy niewłaściwa praca aparatu kolejowego i służb transportowych, wynikają-

ca przede wszystkim z braku dostatecznego przygotowania do mrozów, spowodowała zakłócenia ruchowe i ciężką sytuację przewozową.

Doświadczenia kolei radzieckich uczą nas, że do przewozów zimowych należy przygotować się zawnazu i niezwykle starannie. Rada Ministrów ZSRR i KC KPZR w uchwale o dalszym polepszeniu pracy transportu kolejowego z ubiegłego roku zobowiązały ministerstwa i urzędy centralne do przedsięwzięcia środków zabezpieczających w okresie zimowym wykonanie planów przewozów przez każde przedsiębiorstwo i w zakresie każdego ładunku oraz zobowiązały do likwidacji nierytmicznego naładunku w ciągu doby, miesiąca i kwartału. Zobowiązano ministrów lub ich zastępców do osobistego przeanalizowania sytuacji na bocznicach kolejowych oraz opracowania i przedsięwzięcia środków zabezpieczających normalną i sprawną pracę wydziałów transportowych w okresie zimowym.

Wykorzystując doświadczenia radzieckie oraz doświadczenia lat ubiegłych na naszych kolejach trzeba wyteżyć wszystkie siły dla zabezpieczenia ciągłości pracy kolei w okresie zimy i wykonania przypadających na ten okres zadań przewozowych.

L. HOFMAN (Sopot)

Ekonomika branżowa jako nauka

(art. dyskusyjny)

Zagadnienie przedmiotu ekonomik branżowych i stosunku ich do ekonomii politycznej należy do centralnych problemów nurtujących ekonomistów radzieckich i polskich.

O dużym zainteresowaniu się ekonomistów tym zagadnieniem świadczy to, iż w związku z dyskusją o przedmiocie i metodzie ekonomik branżowych do redakcji czasopisma naukowego „Woprosy ekonomiki” zgłoszono ostatnio ponad 40 artykułów¹⁾.

Również w polskich periodykach naukowych ukazał się szereg artykułów świadczących o żywym zainteresowaniu się tą sprawą. Tak więc określenie przedmiotu ekonomik branżowych jest nadal sprawą dyskusyjną i sporną. Określenie przedmiotu ekonomik branżowych łączy się integralnie z określonym przez klasyków marksizmu, szczególnie przez J. Stalina, przedmiotem ekonomii politycznej.

Słusznie też stwierdza H. Michniewicz, iż punktem wyjściowym w sprawie stosunku ekonomii politycznej do ekonomik branżowych winna stać się produkcja materialna społeczeństwa i jej zmiany²⁾. „Jeżeli nie istnieje produkcja w ogóle — pisał Marks — to nie ma też ogólnej produkcji. Produkcja jest zawsze osobną gałęzią produkcji (besonderer Produktionszweig), np. rolnictwo, hodowla bydła, manufaktura itd. lub jest całością (Totalität). Należy więc rozróżniać: produkcję w ogóle, poszczególne gałęzie produkcji, całość produkcji”³⁾.

Tak więc ekonomia polityczna bada produkcję społeczną w jej całokształcie oraz w proporcjach, które odpowiadają obiektywnie istniejącym proporcjom pomiędzy poszczególnymi dziedzinami gospodarki narodowej na różnych szczeblach rozwoju. Dlatego też ekonomia polityczna na naczelnym miejscu swych badań stawiać będzie zawsze produkcję dóbr rzeczowych przed produkcją np. transportową.

Natomiast poszczególne dziedziny produkcji społecznej, jak przemysł, rolnictwo, transport — badają ekonomiki branżowe. Zachodzi pytanie, czy ekonomiki branżowe są to osobne, oddzielne nauki stojące do eko-

nomii politycznej w stosunku równorzędnym? Odpowiedź moim zdaniem jest negatywna. Stosunek ekonomik branżowych do ekonomii politycznej jest stosunkiem części do całości. Ekonomiki branżowe są więc integralną częścią ekonomii politycznej i dlatego ich przedmiotem jest przedmiot ekonomii politycznej. „Ludzie wchodzą między sobą w społeczne stosunki nie w przedsiębiorstwach; ich stosunki w przedsiębiorstwie są tylko częścią całokształtu stosunków produkcji panujących w społeczeństwie, stosunki w przedsiębiorstwie są z góry określone przez panujące w społeczeństwie stosunki. Nie charakter własności środków produkcji w społeczeństwie oparty jest na charakterze własności środków produkcji poszczególnych przedsiębiorstw, lecz odwrotnie, charakter własności środków produkcji poszczególnych przedsiębiorstw oparty jest na charakterze własności środków produkcji w całym społeczeństwie”⁴⁾.

Jeżeli więc nie ma oddzielnych, specyficznych dla poszczególnych dziedzin i gałęzi gospodarki narodowej stosunków produkcyjnych, a w następstwie tegoż również odrębnych praw ekonomicznych, to nie może być dla ekonomik branżowych oddzielnego przedmiotu. Nasuwa więc się pytanie, czy ekonomia polityczna badając całokształt produkcji społecznej oraz jej obiektywne proporcje może badać stosunki ekonomiczne we wszystkich branżach. Może i czyni to właśnie przez ekonomiki branżowe.

Ekonomika branżowa badając stosunki produkcyjne np. w transporcie dla celów dokładnego ich przedstawienia uwypukla je na tle innych branż, jednakże wykazuje również połączenie i powiązanie z innymi działami.

Zadaniem więc każdej z ekonomik dziedzin (przemysłu, rolnictwa, czy też transportu), czy też ekonomik branżowych (transportu morskiego, portów morskich, transportu kolejowego itd.) będzie nie odkrycie specyficznych dla niej praw ekonomicznych (zresztą takich nie ma), lecz analiza, badanie stanu faktycznego w danej dziedzinie czy branży od strony działania praw ekonomicznych, na różnych szczeblach rozwoju społeczeństwa.

¹⁾ Woprosy Ekonomiki, Nr 6 — 1954 r., str. 78.

²⁾ Prof. dr H. Michniewicz „O stosunku ekonomiki transportu morskiego do ekonomii politycznej socjalizmu” T.G.M. Nr 4 (10) r. 1951, 327.

³⁾ K. Marks „Zur Kritik der politischen Oekonomie. Verlag J. H. W. Dietz Nachf. Berlin 1947, str. 238—239.

⁴⁾ M. Kamyszin „Zagadnienia ekonomik branżowych” „Woprosy Ekonomiki”, nr 9, 1953 r. Przekład polski: Zbigniew Dębowski „Ekonomika i organizacja pracy” Nr 3, 1954 r., str. 1396.

dźwigami oraz jednej szopy, służącej dziś za magazyn, a produkcja jej była śmiesznie niska. Przy wielkich wysiłkach zdołano tu rozpocząć montaż jednego nowego statku „Olza”, którego jednak nie zdołano całkowicie wykończyć. Obecnie stocznia produkuje takie statki jak np. M/S „Gdańsk” (nośność 4 tys. TDW), który odbywa normalne rejsy dalekomorskie. O tempie rozwoju stoczni świadczy fakt, że w roku 1953 produkcja wzrosła trzykrotnie w porównaniu z rokiem 1952 przy równoczesnym obniżeniu kosztów własnych i zmniejszeniu wskaźnika stanu zatrudnienia.

Najmłodsza w Polsce stocznia okrętowa, Stocznia Szczecińska powitała „Dzień Stoczniowa” wykończeniem trzeciej z kolei pełnomorskiej jednostki. Jednocześnie na pochylniach i u wybrzeży rosną nowe kadłuby, trwają prace wyposażeniowe przy dalszych parowcach. Młoda załoga stoczni z każdą nową jednostką wprowadza ulepszenia i buduje już dziś taniej niemal o 20 proc., niż w okresie budowy prototypu.

Oto w wielkim skrócie dorobek młodej naszej załogi stoczniowców, która jeszcze przed kilku laty nie posiadała żadnych prawie kwalifikacji, doświadczeń i tradycji budownictwa okrętowego. Są jeszcze pewne niedociągnięcia w szczególności w dziedzinie gospodarowania materiałowego oraz pełnej realizacji planu postępu technicznego, które niemyślnie nadzieję zostaną stopniowo zlikwidowane.

Rząd Polski Ludowej docenia wkład pracy polskiego stoczniowa i w „Dniu Stoczniowa” 440 osób udekorowanych zostało Krzyżami Zasługi. Przyznano również kilkadziesiąt odznak Zasłużonego Przedownika pracy. Półtora miliona złotych rozdzielono wśród stoczniowców ze względu na lat. Przyznano również wielką ilość nagród w postaci samochodów, motocykli, rowerów, radiodiodników, instrumentów muzycznych, kuponów materiałów i in.

PIERWSZY WYPRODUKOWANY W KRAJU HOŁOWNIK ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Pierwszy hołownik żeglugi śródlądowej wyprodukowany w kraju przez załogę Koziełskiej Stoczni Rzecznej oddany został do użytku w dniu 12 czerwca rb.

Nowy hołownik, któremu nadano imię „Bogumił” posiada wysoką sprawność nawigacyjną. Pomysłowe rozwiązanie wentylacji i chłodzenia obszernych, pełnych światła i powietrza pomieszczeń mieszkalnych stwarza załodze korzystne warunki pracy i odpoczynku.

„DAR POMORZA” UDAL SIĘ W REJS SZKOLENIOWY

W dniu 15 czerwca rb. statek szkolny „Dar Pomorza” udal się w swój kolejny rejs szkoleniowy. Na jego pokładzie znajdują się słuchacze drugiego i trzeciego kursu nawigacyjnego Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. Poza „nawigatorami” udział w rejsie szkoleniowym bierze również grupa uczniów - elektryków.

Rejs szkoleniowy „Dar Pomorza” trwać będzie do końca sierpnia. Przyszli oficerowie naszej marynarki handlowej odbędą podróż po Morzu Śródziemnym, zwiedzą Sycylię, Azory itd.

WYDOBYCIE WRAKU WIELKIEGO TRANSPORTOWCA Z DNA MORZA

Polskie Ratownictwo Okrętowe odniosło ostatnio wielki sukces. Z Morza Bałtyckiego w pobliżu polskiego wybrzeża wydobyty został wrak zwany „Jastarnia”. Jest to wrak wielkiego transportowca, który pływał w służbie hitlerowskiej i został zatopiony na dużej głębokości w czasie ostatniej wojny.

Wrak „Jastarnia” po wydobyciu z dna morskiego został odholowany i osadzony na mieliźnie. Obecnie Polskie Ratownictwo Okrętowe prowadzi przy nim dalsze prace, m. in. nad uszczelnieniem kadłuba.

Jak pracują nasi transportowcy

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

KOLEJARZE PRUSZKOWA WALCZĄ O OBNIŻKĘ KOSZTÓW WŁASNYCH

(O) Kolejarze różnych służb, kierując się wytycznymi II Zjazdu KC PZPR coraz szerzej włączają się do akcji współzawodnictwa o obniżkę kosztów własnych. W wielu jednostkach PKP odbywają się konferencje partyjno-ekonomiczne, poświęcone temu zagadnieniu.

Jedną z większych narad tego typu była krajowa konferencja partyjno-ekonomiczna w Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego w Pruszkowie, z udziałem delegacji z innych zakładów produkcyjnych, zajmujących się naprawą taboru — na której poddano szczegółowej analizie możliwości osiągnięcia obniżki kosztów własnych przy naprawie taboru.

ZNTK w Pruszkowie pracowały drogo i koszty naprawy w tych zakładach kształtowały się dotychczas wyżej niż w innych ZNTK. Załoga ZNTK w Pruszkowie podjęła jednak w r. b. energiczną walkę o obniżkę kosztów własnych i zdołała już osiągnąć duże oszczędności w tym zakresie.

W ciągu ostatnich 5 miesięcy koszty produkcji wyraźnie zmalały we wszystkich rodzajach napraw wagonów osobowych i towarowych. Naprawa główna wagonów osobowych,

Wrak transportowca spoczywał na głębokości 40—46 metrów, zagłębiony w twardym żwirze i mule. Po oczyszczeniu kadłuba statku dokonano olbrzymiej pracy pod wodą, usunięto wokół statku 25 tys. m. sześć. twardego mułu zbitego z piaskiem. Prace te wykonano przy pomocy nowego urządzenia do odmulania statków zatopionych na dużych głębokościach. W toku prac przygotowawczych do podniesienia transportowca załadowano wielkimi anksuszami blachy sześć wyrw po obu stronach statku przy pomocy specjalnych aparatów do podwodnego cięcia i spawania.

STATEK — ŚWIETLICA

Z portu nadodrzańskiego we Wrocławiu wyruszył w rejs pierwszy w kraju statek — świetlica noszący imię Małgorzaty Fornalskiej.

Statek „Małgorzata Fornalska” jest doskonale wyposażony. Posiada bogatą bibliotekę, własną aparaturę filmową, radiowęzeł, gry itp.

WARSZAWSKA FABRYKA MOTOCYKLI WYKONAŁA PLAN POŁROCZNY

Dzięki realizacji zobowiązań oraz wzrostowi aktywności załogi Warszawska Fabryka Motocykli wykonała zadania planu pierwszego półrocza na 6 dni przed terminem.

W okresie minionego półrocza załoga WFM odniosła szereg poważnych osiągnięć. M. in. rozpoczęła seryjną produkcję ulepszonego typu motocykla M-05 o przednim zawieszaniu teleskopowym. Rozwijający się stale ruch racjonalizatorski pozwolił na obniżenie kosztów jego produkcji o 500 złotych.

Cennym pomysłem, przyczyniającym się do obniżki kosztów było na przykład ulepszenie przez brygadę inżynierów techniczną ob. Barana gietarki do tur wydechowych motocykla. Zastosowanie tego projektu skróciło czas jednej operacji o 12 minut.

WARSZAWSKIE ZAKŁADY NAPRAW SAMOCHODOWYCH

Jedną z nowych i poważnych inwestycji stolicy są Warszawskie Zakłady Napraw Samochodowych na Żeraniu. Zakłady te, których część uruchomiono z początkiem roku bieżącego, są jeszcze w trakcie dalszej budowy. Będą one przeprowadzać kapitalne remonty autobusów PKS oraz samochodów ciężarowych z silnikami Diesla.

Zakłady będą wyposażone w najbardziej nowoczesne urządzenia. Transport, całkowicie zmechanizowany, będzie odbywał się górą przez zastosowanie suwnic i podnośników elektrycznych. Próby samochodów dokonywane będą przy pomocy specjalnych aparatów, urządzeń pomiarowo-kontrolnych i diagnostycznych. Naprawy będą wykonywane systemem potokowym na liniach produkcyjnych.

Przy weździe do głównej hali napraw, autobus zostanie rozebrany na trzy części: na silnik, podwozie i nadwozie. Każda z tych części doprowadzana będzie inną drogą. W końcowej fazie operacji części te zjadą się razem do montażu i ostatnich prac wykończeniowych.

Warszawskie Zakłady Napraw Samochodowych pokrywają teren 8 hektarów i należą do największych w Europie. Przy pełnych obrotach będą one mogły renowować 1800 autobusów rocznie, przy czym okres remontu jednego autobusu trwać będzie około jednego miesiąca. Obecne zakłady remontowe, mieszczące się przy ul. Złotej w Warszawie z oddziałem na Woli, przeprowadzają rocznie remonty jedynie 360 autobusów, przy czym czas naprawy jednego autobusu trwa przeciętnie trzy miesiące.

Cała dokumentacja techniczna, budowlana i technologiczna nowych zakładów na Żeraniu opracowana została przez zespoły polskich inżynierów. W roku przyszłym wybudowany zostanie na terenie zakładów 8-piętrowy wieżowiec, w którym mieszć się będą biura, urządzenia socjalne i kulturalne nowych zakładów. Wieżowiec ten będzie centralnym akcentem architektonicznym tej części Warszawy.

której koszt kształtował się przeciętnie w wysokości 110 tys. złotych — w maju kosztowała około 72 tys. zł. Koszt naprawy średniej wagonu osobowego kształtował się przeciętnie w wys. 40 tys. zł. w II. 1953, a w maju r. b. — już tylko 34 tys. zł. Koszty naprawy rewizyjnej wagonów osobowych spadły w maju w stosunku do r. ub. — o 7 tys. zł., naprawy głównej wagonów towarowych — w tym samym okresie — o 3 tys. zł., naprawy średniej o 3,5 tys. zł. i rewizyjnej o 3 tys. zł.

Walka o obniżkę kosztów własnych w ZNTK w Pruszkowie trwa dalej i staje się coraz bardziej kolektywna — włączają się do niej robotnicy, dyspozytorzy robót i mistrzowie.

Uczestnicy konferencji, w której zabierali głos liczni dyktanci m. in. przedstawiciele ZNTK z Gliwic i Opola — podjęli uchwałę, zawierającą konkretne wytyczne, zmierzające do dalszej, skutecznej walki o obniżkę kosztów własnych we wszystkich zakładach naprawczych taboru kolejowego na terenie kraju.

KOLEJARZE Z KUTNA WPROWADZAJĄ RADZIECKIE METODY PRACY

(O) Elektrotechnicy i monterzy PKP w Kutnie dzięki wprowadzeniu radzieckich metod pracy zdołali ostatnio zmniejszyć znacznie ilość usterek w urządzeniach elektrotechnicznych zabezpieczenia ruchu pociągów.

Jedną z tych metod, stosowanych szeroko na kolejach ZSRR polega na tym, że elektrotechnik czy monter delegowany na pewną stację w celu naprawienia uszkodzenia, kontroluje jednocześnie wszystkie urządzenia na danym odcinku. Wprowadzenie tej metody na węzle kutnowskim przyczyniło się do sprawniejszego działania urządzeń elektrotechnicznych i zapewniło regularny przebieg pociągów.

Do wyróżniających się jednostek zaliczyć należy 21 odcinek zabezpieczenia ruchu pociągów w Kutnie, który uzyskał ostatnio I miejsce we współzawodnictwie pracy służby elektrotechnicznej w skali DOKP Łódź.

4,5 MILIONA ZŁOTYCH OSZCZĘDNOŚCI PRZYNIOSŁO WSPÓLZAWODNICTWO MIĘDZYBRANŻOWE W DOKP STALINOGROD

We współzawodnictwie międzybranżowym pomiędzy 91 stacjami DOKP Stalinogród a 233 ślaskimi zakładami pracy, użytkującymi bocznicę kolejową — wyróżniło się najlepszymi wynikami pracy 6 stacji, które otrzymały nagrody pieniężne od 2,5 do 5 tys. zł. Pierwsze miejsce zajął Bytom (5 tys. zł), drugie — Chorzów Batory (5 tys. zł), trzecie — stacja Czechowice Miasto (4 tys. zł), dalsze miejsca zajęły stacje: Kalety, Kluczbork i Goleiszów. Dzięki tej formie współzawodnictwa zaoszczędzono w I etapie — ponad pół miliona wagonogodzin i około 17,5 tys. wagonów oraz zmniejszono poważnie średni postój wagonów. Ogólna wartość uzyskanych oszczędności wynosi około 4,5 miliona zł.

PRZODUJĄCY DYSPOZYTORZY ODCINKOWI

Dyspozytorzy oddziału eksploatacyjnego w Ostrowie Wlkp. od trzech lat prowadzą operatywnie pociągi zbiorowe. Przez ten okres czasu przeciętna szybkość handlowa pociągów towarowych wzrosła na terenie oddziału o 7 proc. Operatywne prowadzenie pociągów zbiorowych wpłynęło również na podniesienie współczynnika obrotu wagonów o 3 proc., przy równoczesnym podniesieniu regularności biegu pociągów z 91,6 proc. (I kw. 1951 r.) na 94,5 proc. (I kwartał rb.).

W 16 DNI MONTAŻ PAROWOZU

W Fabryce Lokomotyw im. Feliksa Dzierżyńskiego w Chrzanowie dokonany został niezwykły w historii zakładów wyczyn. Całkowity montaż parowozu normalnotorowego „01-49” przeprowadzono tu w rekordowym czasie 16 dni, to jest o 4 dni krócej niż przewidywał harmonogram. Wszystkie prace wykonane zostały bez usterek, a komisja odbiorcza nie wniosła żadnej reklamacji.

Skróconym montażem parowozu kierował znany i ceniony, posiadający 30-letnie doświadczenie, fachowiec mistrz Karol Czopek.

DOKP GDAŃSK WYKONAŁA PLAN PRZEWOZÓW PRZED TERMINEM

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Gdańsku wykonała do dnia 14 czerwca rb. plan przewozu towarów za II kwartał br. w 100,9 proc., a plan za pierwsze półrocze br. w 103,2 proc.

Na specjalne wyróżnienie zasługuje dzielna załoga oddziału eksploatacyjnego w Gdyni, która wykonała swoje zadania półroczne do 14 czerwca w 117,8 proc.

TRANSPORT DROGOWY

WSPÓLZAWODNICTWO PRACY W JEDNOSTKACH SAMOCHODOWYCH

(MM) Podjęte uchwały II Zjazdu PZPR oraz III Kongresu Związków zawodowych nakłada na klasę robotniczą miast i wsi jak również na inteligencję pracującą poważne i decydujące zadania, które przyczynią się do realizacji ostatniego 2 lat planu 6-letniego.

Zadania te oparte są na: obniżce kosztów własnych, rozwinięciu postępu technicznego, drogą stosowania przodujących metod pracy racjonalizacji, wynalazczości, zmniejszeniu awarii oraz zużycia paliwa i ogumienia. Pracownicy transportu i komunikacji samochodowej doceniając znaczenie tych uchwał, podejmują zobowiązania długofalowe i indywidualne, zmierzające do podniesienia wydajności pracy i obniżki kosztów własnych.

Wzorowi kierowcy Józef Suterski i Mieczysław Tokarski z Poznańskiej Ekspozytury PKS, na wyprodukowanych w kraju autobusach marki Star—50 postanowili przejechać w ciągu roku bez napraw 100,000 km jak również zobowiązali się do znacznej oszczędności ogumienia i paliwa.

Kierowcy PKS w Jordanowie podjęli zespołowo zobowiązanie, mające na celu walkę o obniżkę kosztów własnych. Postanowili oni sumiennie wypełniać karty drogowe, oraz szczegółowo analizować każdą wykonaną pracę. Wzywają oni wszystkich kierowców z terenowych ekspozytur PKS do podjęcia podobnych zobowiązań.

Kierowcy ekspozytury PKS w Lesznie postanowili w ramach współzawodnictwa pracy zebrać na swoim terenie w ciągu lipca 1954 r. 5 ton złomu żelaznego. Zebrany materiał przesłać do huty na przeróbkę odlewów dla zakładów samochodowych w Starachowicach na samochody polskiej produkcji.

PODSUMOWANIE WYNIKÓW WSPÓLZAWODNICTWA W PKS

W wyniku podsumowania osiągnięć we współzawodnictwie za I kwartał 1954 roku Komisja Współzawodnictwa przyznała we współzawodnictwie o tytuł najlepszej Ekspozytury:

I miejsce — Ekspozytura Mieszana w Słupsku (Okr. Gdański), II miejsce — Ekspozytura Mieszana w Bydgoszczy, III miejsce — Ekspozytura Towarowa w Jeleniej Górze, IV miejsce — Ekspozytura Mieszana w Raciborzu (Okr. Stalino-grodzki), V miejsce — Ekspozytura Mieszana w Mławie (Okr. Olsztyński).

Dzięki rozwojowi współzawodnictwa załoga Ekspozytury w Słupsku osiągnęła wysokie wydajności w poszczególnych usługach oraz uzyskała obniżenie kosztów własnych. Załogę tej Ekspozytury cechuje wysokie uświadomienie polityczno-społeczne. Wyrazem tego są podejmowane zobowiązania, walka o wykonanie i przekroczenie planu, troska o bhp.

Te osiągnięcia przyniosły załodze zwycięstwo w skali całej PKS i Sztandar przechodzi Związek Zawod. Pracowników Transportu Drogowego i Lotn.

We współzawodnictwie o tytuł najlepszego kierowcy:

1. pierwsze miejsce w ruchu towarowym przyznano kierowcy Kazimierzowi Kuklińskiemu z Ekspozytury w Bydgoszczy, natomiast

2. pierwsze miejsce w ruchu osobowym przyznano kierowcom Stanisławowi Paszczykowski i Romanowi Brymowi z Ekspozytury w Gliwicach. Kierowcy ci jeżdżą na zmianę na jednym autobusie.

Plan na I kwartał br. kierowca Kukliński wykonał w 120,1 kilometrach w 102 proc., zaś w tonach w 141,8 proc. Należy on do wybitnych kierowców. Pracując w Ekspozyturze od 1 stycznia 1950 roku — przez cały czas swej pracy nie spowodował uszkodzenia swego samochodu. Ob. Kukliński podjął długokresowe zobowiązanie przebycia na obsługiwanym samochodzie ciężarowym marki Fiat 7 ton — bez naprawy głównej 180.000 km (norma wynosi 108.000 km). Zobowiązanie to wykonał osiągając 191.438 km., przyczem w I kwartał br. zaoszczędził 542 litry oleju gazowego.

Kierowcy Paszczyk i Brym podjęli zobowiązanie przebycia na autobusie marki Fiat bez naprawy głównej 240.000 km. Zobowiązanie to realizują osiągając już przebieg 230.000 km. Ponadto osiągnęli oszczędności na paliwie i ogumieniu.

Plan na I kwartał br. wykonali w 120,1 kilometrach w 162 proc., a plan przewozu osób w 172 proc., przy czym utrzymali wysoki współczynnik gotowości technicznej.

Obydwaj realizują zobowiązanie uprzejmej postawy wobec podróżnych i biorą udział we współzawodnictwie pod hasłem „Mój samochód świadczy o mnie”.

A. L.

PRACOWNICY PKS REALIZUJĄ ZOBOWIĄZANIA DŁUGOFALOWE

Dzięki dobrze rozwiniętej formie współzawodnictwa, w którym bierze udział 90 proc. załóg, pracownicy Ekspozytury Towarowej PKS zrealizowali ponad 270 zobowiązań długofalowych.

140 kierowców przekroczyło limity ustalone na przebieg wozów między naprawami głównymi. Najlepsze wyniki osiągnęli kierowcy Władysław Szafranski i Józef Mantuszcak, którzy na autobusie marki „Fiat” przejechali ponad 184 tys. kilometrów (norma dla wozów tego typu wynosi 90 tys. km). Podobny wynik uzyskali także kierowcy Jan Brudziński i Antoni Wrzesiński, przejeżdżając bez naprawy głównej 183 tys. km.

Kierowca autobusu marki „Skoda” Mikołaj Pawłowski przoduje w oszczędnym spalaniu materiałów pędnych. W ciągu jednego tylko miesiąca zaoszczędził on 280 litrów paliwa. Również oszczędną gospodarkę paliwem prowadzi inni kierowcy, a m. in. Kazimierz Bus i Józef Dzik, którzy zaoszczędzili ponad 220 litrów paliwa.

CENNE POMYSŁY PRACOWNIKÓW PKS

Wiele cennych projektów racjonalizatorskich złożyli ostatnio pracownicy Ekspozytury Osobowej PKS w Warszawie. Na uwagę zasługuje np. projekt Czesława Tarkowskiego, który skonstruował dźwig do wkładania i wyjmowania opon samochodowych przy wulkanizacji. Urządzenie to eliminuje pracę ręczną, ponieważ dźwig na swym długim ramieniu przenosi z łatwością najcięższe opony. Wynalazek ten pozwoli dyrekcji PKS na uruchomienie własnego warsztatu wulkanizacyjnego.

Cennym pomysłem Stanisława Frumentowicza i wulkanizatora Franciszka Wójcika była renowacja około 100 nietypowych kół samochodowych i przystosowanie ich do potrzeb autobusów PKS.

KIEROWCY - PIJACY POD PRĘGIERZEM

Milicja Obywatelska wraz ze społeczną służbą porządkową zwraca szczególną uwagę na kierowców nie przestrzegających przepisów. Ostatnio zatrzymano wielu spośród, którzy prowadzili samochody będąc w stanie nietrzeźwym. Oto niektóre nazwiska pijanych kierowców:

Daniel Dolny, Marian Pieniążek i Władysław Mrazek — prowadzili w stanie nietrzeźwym samochody marki „Star”. Przedsiębiorstwa Transportowego Budownictwa Przemysłowego. Na ul. Puławskiej w Warszawie zatrzymano Józefa Dzierżbę, na ul. Jakubowskiej — Witolda Sadowskiego, na szosie wlochowskiej — motocyklistę Kazimierza Błra, na punkcie kontrolnym w Wiśniewie — Walentego Wasilewskiego. Za prowadzenie samochodów w stanie nie trzeźwym za-

Kompleksowy rozwój i wykorzystanie różnych rodzajów transportu w ZSRR*)

OD REDAKCJI

Zamieszczając obszernie fragmenty artykułu J. Koldomasowa, Redakcja uważa za słuszne podkreślić, że zapoznanie czytelników „Transportu” z tym artykułem jest szczególnie aktualne, ponieważ również w naszym transporcie — jakkolwiek w mniejszym zasięgu, niż to ma miejsce w Związku Radzieckim — problem koordynacji różnych rodzajów transportu nabiera coraz większego znaczenia. Redakcja zwróciła już uwagę na tę sprawę, zamieszczając w numerach wrześniowym i październikowym br. artykuł W. Młodeckiego, omawiający te zagadnienia w odniesieniu do transportu kolejowego i samochodowego.

W obecnym etapie budownictwa komunizmu w ZSRR, kiedy równocześnie z dalszym rozwojem przemysłu ciężkiego realizuje się szeroki program znacznego wzrostu produkcji we wszystkich gałęziach rolnictwa i przemysłu wytwarzającego artykuły powszechnej konsumpcji — radziecka gospodarka narodowa stawia nowe i coraz bardziej skomplikowane wymagania wobec wszystkich rodzajów transportu.

W czasie wszechwiązkowych narad aktywu kolejarzy (maj 1954 r.) i aktywu pracowników transportu morskiego i żeglugi śródlądowej (marzec 1954 r.) ustalono program środków zmierzających do mobilizacji wielkich rezerw wewnętrznych transportu, wzrostu obrotu ładunków oraz usprawnienia przewozu ładunków i pasażerów.

Jedną z najważniejszych rezerw transportu jest rozwój kombinowanych przewozów kolejowo-wodnych i samochodowych, wzmocnienie i dalszy rozwój jednolitego systemu transportowego; przy czym różne rodzaje transportu powinny wzajemnie się uzupełniać.

Kompleksowe wykorzystanie różnych rodzajów transportu, jako części składowych jednolitego systemu transportowego Związku Radzieckiego, jest jednym z najważniejszych wymogów ekonomicznego prawa planowego, proporcjonalnego rozwoju gospodarki narodowej. Planowy rozwój sieci transportowej powinien zapewnić konieczne proporcje w odniesieniu do każdego regionu ekonomicznego:

po pierwsze — pomiędzy rozwojem gałęzi gospodarki narodowej a rozwojem transportu, co przede wszystkim związane jest z rozwiązywaniem zadań planowego opanowania bogactw naturalnych i racjonalnym geograficznym rozmieszczeniem zakładów przemysłu przetwórczego w stosunku do zasobów surowca, wykorzystywanego przez dany zakład paliwa oraz rejonów zużycia;

po drugie — pomiędzy rozwojem poszczególnych rodzajów transportu jako części składowych jednolitej sieci transportowej Związku Radzieckiego, co organicznie jest związane z zagadnieniem racjonalnego i ekonomicznie uzasadnionego rozdziału potoków ładunków pomiędzy różne rodzaje transportu i ze sprawą ich kompleksowej eksploatacji;

po trzecie — pomiędzy rozwojem składowych ogniw wewnątrz każdego rodzaju transportu; np. w transporcie kolejowym: pomiędzy zdolnością przepustową odcinków i stacji, zdolnością przepustową i przewożoną linią, mocą lokomotyw i nośnością wagonów, stanem taboru i sieci; w transporcie wodnym: między siłą pociągową a tonażem, flotą a portami itd.

* * *

Pomimo wielkiego ogólnopanstwowego znaczenia kompleksowego rozwoju różnych rodzajów transportu jako składowych ogniw jednolitej sieci transportowej,

wzajemnie się uzupełniających i zastępujących — w dziedzinie tej istnieją jeszcze wciąż poważne braki.

W dążeniu do zorganizowania efektywnego współdziałania różnych rodzajów transportu trzeba rozwiązać szereg poważnych zagadnień budowlano-technicznych i eksploatacyjnych.

W dziedzinie współdziałania transportu kolejowego i wodnego należy przede wszystkim znacznie rozszerzyć i wyposażać technicznie sieć stykowych punktów przeładunkowych, portów rzecznych i morskich, a także rozbudować dojazdowe linie kolejowe do tych punktów w celu znacznego powiększenia ilości kombinowanych przewozów kolejowo-wodnych. W związku z tym trzeba stosować wielką kabotaż¹⁾ w szczególności między portami Morza Północnego, Bałtyku, basenami morskimi Azowsko-Czarnomorskim i Daleko Wschodnim, włączając w to również wykorzystanie morskiej drogi północnej. W najbliższej perspektywie trzeba mieć na uwadze rozwiązanie zagadnienia budownictwa promów kolejowych na terenie basenów mórz Azowskiego, Kaspijskiego i Północno-Zachodniego, co stworzy warunki przyspieszenia dostawy ładunków przesyłanych przy pomocy kombinowanego transportu kolejowo-morskiego, zwiększenia zdolności przepustowej portów morskich oraz zmniejszenia ilości nadmiernie dalekich przewozów kolejowych.

W dziedzinie współpracy transportu kolejowego i samochodowego trzeba stworzyć sieć baz przeładunkowych z jednego rodzaju transportu na drugi, pobudować drogi dojazdowe dla samochodów do stacji towarowych kolejowych i zorganizować w potrzebnych rozmiarach produkcję przyczep samochodowych, uwzględniając również przyczepy o nośności 4—6 ton.

Już w najbliższym czasie należy przystąpić do przewożenia ładunków w kombinowanym transporcie kolejowo-wodno-samochodowym w oparciu o jeden dokument przewozowy, bez udziału klientów przy przeładowywaniu ładunków z jednego rodzaju transportu na drugi. Trzeba również upowszechniać doświadczenie scentralizowanych przewozów cegły, węgla, żelaza i innych ładunków w miastach na przewozy ładunków od stacji oraz do stacji kolejowych. Przy istnieniu stałych kierunków przewozu ładunków należy organizować kursowanie specjalnych pojazdów samochodowych z przyczepami pomiędzy stacjami towarowymi a zakładami pracy. Stworzy to możliwość zlikwidowania wielkiej ilości próżnych przebiegów powrotnych samochodów, należących do różnych zarządów, usprawnienia wykorzystania nośności i wydajności maszyn, a także umożliwi likwidację nieracjonalnych przewozów ładowaczy samochodami.

W dziedzinie współdziałania pomiędzy transportem kolejowym a rurociągami naftowymi trzeba rozszerzyć sieć rurociągów naftowych, stale zwiększać ich udział w transporcie nafty i produktów naftowych. Zwiększenie sieci rurociągów naftowych jest ekonomicznie w pełni uzasadnione, a w szczególności stwarza warunki osiągnięcia znacznych oszczędności na budowie cystern kolejowych.

W zakresie współpracy transportu morskiego i rzeczno-ego trzeba równolegle z budową floty wielkotonażowej rozwijać budowę okrętów i lichtug o nośności 1—2 tys. ton w celu wszechstronnego rozwoju bezpośredniego dowozu ładunków do miejsc położonych nad ważniejszymi rzekami, mającymi połączenie z basenami morskimi, przy umożliwieniu dopływania okrętów do ujść rzek bez przeładowywania ładunków ze statków morskich na rzeczne i odwrotnie.

Zjednoczenie transportu rzeczno-ego i morskiego w ramach jednego Ministerstwa Floty Morskiej i Rzecz-

*) Według artykułu J. Koldomasowa, zamieszczonego w nr 4/1954 r. czasopisma „Planowoje Choziajstwo” (Opracował H. T.).

1) Wielki kabotaż jest to bezpośrednie kursowanie statków żeglugi przybrzeżnej pomiędzy portami położonymi nad brzegami kilku mórz w granicach tego samego państwa.

nej oraz stworzenie centralnych zarządów, obejmujących swoją działalnością baseny morskie i związane z nimi dopływy rzek, stworzyło dogodne warunki organizacyjne dla usprawnienia współpracy tych rodzajów transportu. W szczególności powstały warunki dla rozwoju przewozu ładunków drogą doprowadzania statków morskich do ujść rzek i w szeregu przypadków dla wypływania statków rzecznych na morza do punktów położonych na brzegach tych mórz.

W odniesieniu do współdziałania transportu rzeczniczego z rurociągami naftowymi trzeba rozwiązać na liniach rurociągów naftowych zagadnienie budowy automatycznych stacji pomp, które by zwiększały zdolność przepustową rurociągów w sezonie międzyzeglugowym. Automatycznie działające stacje pomp na liniach rurociągów umożliwiają organizowanie racjonalnej współpracy pomiędzy rurociągami naftowymi a transportem rzeczniczym; przynoszą one w efekcie: maksymalne wykorzystanie w sezonie żeglugowym tańszych dróg rzecznych dla transportu ropy do rejonów zużycia, nie powodując niekoniecznego wzrostu nakładów eksploatacyjnych w tym okresie na terenie rurociągów naftowych, przy okresowym wyłączeniu z systemu automatycznych stacji pomp.

Braki w podziale potoków ładunków pomiędzy różne rodzaje transportu często powstają z powodu niedostatecznego zrozumienia spraw transportu w toku projektowania i budowy przedsiębiorstw przemysłowych. Przy wyborze miejsca budowy nowych zakładów przemysłowych nie wszędzie jeszcze w dostatecznej mierze uwzględnia się czynnik transportu. W wyniku błędów popełnianych przy ustalaniu lokalizacji przedsiębiorstw, w niedostatecznej mierze wykorzystywany jest transport wodny dla przewożenia ładunków masowych: drewna, ropy, węgla, zboża itp.

Niektóre fabryki podkładów i tartaki położone w górnych biegach rzek europejskiej części Związku Radzieckiego otrzymują surowiec spławem a znaczną część gotowej produkcji (podkłady i tarcica) przewozi się transportem kolejowym do południowych regionów europejskiej części kraju, przy czym linie kolejowe przebiegają równolegle do rzek. W ten sposób nie wykorzystuje się możliwości transportu rzeczniczego. Przeniesienie fabryk podkładów i tartaków w dolny bieg rzeki Wołgi — bliżej rejonów zużycia ich produkcji — umożliwi efektywniejszą współpracę między transportem kolejowym i rzeczniczym.

Trzeba również podkreślić, że przy lokalizowaniu nowych zakładów nie zawsze uwzględnia się konieczność wykorzystania próżnych przebiegów taboru, które można by wykorzystywać w celu dostawy surowca i przewożenia gotowej produkcji do odbiorców. Wykorzystywanie próżnych przebiegów taboru w różnych rodzajach transportu stanowi ważną rezerwę polepszenia ekonomicznych wskaźników pracy transportu.

* * *

Najważniejszym zagadnieniem w dziedzinie kompleksowego rozwoju wykorzystywania sieci transportowej w Związku Radzieckim w warunkach burzliwego rozwoju gospodarki narodowej jest racjonalny rozdział potoków ładunków między różne rodzaje transportu. Racjonalny rozdział potoku ładunków wymaga przede wszystkim zwiększenia udziału transportu wodnego i samochodowego oraz rurociągów naftowych w ogólnym obrocie ładunków w ZSRR a także wszechstronnego zwiększenia przewozu ładunków w transporcie kombinowanym, dokonującym się z udziałem kilku rodzajów transportu.

Transport kolejowy przewozi obecnie w Związku Radzieckim prawie 85% ogólnego obrotu ładunków, przy czym w szeregu przypadków zdarzają się nadmiernie dalekie, wsteczne i różne inne nieracjonalne przewozy. Przewozy te wynoszą ok. 50 mln. ton rocznie, przy czym ich koszt wynosi średnio 2 mld. rubli. Nieracjonalne przewozy wywoływane są nie tylko dysproporcjami w rozmieszczeniu produkcji i brakami w planowaniu przewozów, lecz również poważnymi brakami w zakresie koordynowania pracy różnych rodzajów transportu — kolejowego, wodnego, samochodowego i rurociągów naftowych.

Udział transportu morskiego i rzeczniczego w przewozach ładunków jest jeszcze stosunkowo niski i w roku 1953 wynosił w transporcie rzeczniczym — 6,3%, a w transporcie morskim 5,1%. Charakterystyczne jest że wydatki ministerstw na przewóz ładunków w 1953 r. wynosiły ok. 75 mld. rubli, z czego w transporcie kolejowym — 41,3 mld. rubli. Tak więc udział transportu wodnego i samochodowego w obrocie ładunków wynosi jedynie ok. 15%, a w wydatkach ministerstw transportowych — 45%. Świadczy to o szczególnie wysokich nakładach na przewóz ładunków w transporcie wodnym i samochodowym. Wykonanie zadania jak najdalej idącego odciążenia przeciążonych linii kolejowych przez wykorzystanie równoległe przebiegających linii przewozowych różnych rodzajów transportu — przede wszystkim wodnego i samochodowego jest nierozzerwalnie związane z koniecznością polepszenia ekonomicznych wskaźników pracy tych rodzajów transportu.

Tempo rozwoju obrotu ładunków w transporcie wodnym jest znacznie niższe od tempa rozwoju obrotu ładunków w transporcie kolejowym, a także od ogólnego tempa rozwoju całej gospodarki narodowej. W transporcie wodnym do chwili obecnej nie przełamano jeszcze szkodliwej „teorii” braku ładunków. Jednostki organizacyjne żeglugi rzecznej i Ministerstwo Floty Morskiej i Recznej niedostatecznie walczyły o przyciągnięcie ładunków do transportu wodnego, w wielu przypadkach obowiązywały zbyt wysokie taryfy, które nie zainteresowywały materialnie klientów w wyborze transportu wodnego, nie uwzględniały dostatecznie sprawy obniżki kosztów własnych przewozu ładunków i taryf. Liczni nadawcy ładunków wolą posługiwać się transportem kolejowym w miejsce wodnego z tego powodu, że czasokresy dostawy ładunków w transporcie wodnym są 4—5-krotnie dłuższe a taryfy — prawie takie same jak na kolejach a nawet w poszczególnych przypadkach wyższe.

Przerzucanie przewozu ładunków transportu kolejowego do żeglugi śródlądowej stwarza konieczność mobilizacji znacznych niewykorzystanych obecnie rezerw. Metoda popychania zestawu barek i tratw umożliwiającą zwiększenie szybkości ruchu w transporcie rzeczniczym o 14—20%, nie została jeszcze dostatecznie upowszechniona. Wielkie są nieprodukcyjne postoje floty. Nie można uznać za normalne, że niesamobieżny tonaż rzeczny znajduje się w ruchu jedynie w okresie 34% czasu eksploatacyjnego a statki morskie — w okresie ok. 60% czasu kalendarzowego. Skrócenie nieprodukcyjnych postojów statków w transporcie morskim jedynie o 1% jest równoznaczne ze zwiększeniem przewozu ładunków o przeszło 1 mln. ton rocznie.

W transporcie rzeczniczym niedostatecznie upowszechniono w portach równoczesną obróbkę statków z obu burt. Wielkie rezerwy wzrostu obrotu ładunków w transporcie wodnym tkwią w zwiększeniu wykorzystania różności i ładowności statków. Pogłębienie kanałów dojazdowych do portów od strony mórz umożliwia zwiększenie zanurzenia i załadunku statków morskich. Przedłużenie sezonu żeglugowego na magistralach rzecznych przez stosowanie łamaczy lodu stanowi również efektywny środek zwiększenia obrotu ładunków i podniesienia rentowności przewozów w transporcie rzeczniczym. Organizacja zmian dyspozytorskich dla portów i przyległych do nich stacji kolejowych oraz przeładowywanie ładunków z wagonów kolejowych na statki lub odwrotnie bezpośrednio z wagonu na statek, nie tylko prawie 2-krotnie obniża koszt prac przeładunkowych, lecz również przyspiesza termin dostawy ładunku.

W niedostatecznej mierze przewozi się ładunki w wielkim kabotażu morskim. A przecież rejs jednego wielkiego statku z portów Morza Czarnego na Daleki Wschód zwalnia transport kolejowy od przewozu 8—10 a nawet więcej pociągów na przestrzeni 8—9 tys. km oraz daje gospodarce narodowej czystą oszczędność na nakładach transportowych do 1 mln. rubli.

Poważne braki występują również w rozdziale potoków ładunków pomiędzy inne rodzaje transportu: samochodowego i kolejowego, kolejowego i rurociągami naftowymi, rurociągami naftowymi i rzeczniczym itd.

Transport samochodowy jest jeszcze niedostatecznie wykorzystywany. Na przykład Ministerstwo Transpor-

tu Samochodowego i Dróg Kołowych osiągnęło współczynnik wykorzystania parku samochodów jedynie 0,62, a pozostałe ministerstwa i centralne urzędy — 0,47. Powoduje to nadmierne przeciążenie transportu kolejowego, zbyt dalekie i wsteczne przewozy, znaczne straty gospodarki narodowej w nakładach na transport. Jeszcze zbyt często mają miejsce nieracjonalne przewozy masowych ładunków transportem samochodowym na zbyt wielkie odległości w kierunkach równoległych do przebiegu próżnych wagonów kolejowych. Nie istnieje ścisły rozdział sfer działania transportu samochodowego, publicznego i własnego, co zwiększa nieracjonalne przebiegi próżnych samochodów.

Do braków w dziedzinie kompleksowego wykorzystania różnych rodzajów transportu zalicza się również zbyt długie czasokresy dostawy ładunków, przewożonych w kombinowanym transporcie kolejowo-wodnym, przede wszystkim z uwagi na ich przetrzymywanie w portach; jest to związane z niedostatecznym stosowaniem jednolitych technologicznych procesów pracy portów i sąsiadujących z nimi stacji kolejowych.

Do chwili obecnej w zasadzie jeszcze nie stworzono naukowej metody oceny z ogólnopństwowego punktu widzenia celowości rozdziału potoków ładunków między różne rodzaje transportu. Nie wszędzie jeszcze ustala się inwestycje transportowe przez porównanie różnych wariantów lokalizacji nowych zakładów przemysłowych.

Stosowane metody obliczeń efektywności wykorzystywania dla przewozu ładunków tego lub innego rodzaju transportu przez porównywanie ceny (taryfy) względnie kosztów przewozu, nie są doskonałe i nie określają efektywności poszczególnych wariantów przewozów z punktu widzenia całej gospodarki narodowej. Taryfy, będące średnią ceną przewozu danych ładunków, nie zawsze określają realne nakłady związane z przewozem ładunków na konkretnych liniach transportowych.

Przy obowiązującej metodyce obliczania kosztów własnych przewozów różnymi rodzajami transportu niedostatecznie porównywalne są następujące koszty: w transporcie rzeczonym i samochodowym do kosztu własnego nie wlicza się nakładów na utrzymanie dróg; w transporcie morskim — na utrzymanie portów. Mało dokładnie uwzględnia się również efektywność czasokresu dostawy ładunków w różnych rodzajach transportu w przekroju całej gospodarki narodowej, a także straty ładunków przy różnych systemach ich transportu.

Nienowoczesna metodyka techniczno-ekonomicznych obliczeń uzasadniania rozdziału przewozów między różnymi rodzajami transportu doprowadza w szeregu przypadków do nieprawidłowych decyzji i błędnego planowania przewozu towarów. Na przykład nieracjonalne są przewozy pieczorskiego węgla w kombinowanym transporcie kolejowo-wodnym, przeznaczonego dla odcinka kolei Archangielsk — Niandoma, z dwoma przeładunkami tego węgla.

Trzeba likwidować zaniedbania w metodyce planowania przewozów i rozdziału potoków ładunków między różne rodzaje transportu, zapewniające najracjonalniejsze wykorzystanie wszystkich rodzajów transportu i szybką obniżkę nakładów transportowych w gospodarce narodowej.

Za prawidłowe kompleksowe wykorzystanie różnych rodzajów transportu, wspólnie z Państwową Komisją Planowania Gospodarczego ZSRR odpowiadają ministerstwa transportowe oraz ministerstwa korzystające z usług transportu. Poważną rolę w planowaniu kompleksowego wykorzystania różnych rodzajów transportu powinny odgrywać również terenowe organy planowania, które obecnie w większości przypadków nie interesują się zagadnieniami racjonalnego wykorzystania sieci transportowej, w wyniku czego mają miejsce przewozy powrotne na równoległych liniach przewozowych różnych rodzajów transportu.

Ważnym warunkiem organizacji kompleksowej eksploatacji transportu kolejowego i rzeczowego są harmonogramy ruchu barek w transporcie rzeczonym, skoordynowane z harmonogramem ruchu i planem zestawiania

pociągów na stacjach stykowych kolei z transportem rzeczonym.

Na naradzie aktywu pracowniczego transportu wodnego odbytej w marcu br. tow. L. M. Kaganowicz postawił przed pracownikami transportu rzeczowego zadanie wprowadzenia harmonogramów ruchu, dokładnie opracowanych planów zestawiania pociągów barek i technicznego planowania pracy floty oraz portów, podobnie jak to ma miejsce w transporcie kolejowym.

Poważną rolę w zakresie mobilizacji rezerw floty i portów powinno odgrywać planowanie techniczne w różnych rodzajach transportu, które obecnie realizuje się jedynie w transporcie kolejowym. Plan techniczny powinien ustalać najracjonalniejsze wykorzystanie środków technicznych wszystkich rodzajów transportu, wykorzystanie ich zdolności przewozowej, rozmieszczenie kadr zawodów masowych, a także rozmieszczenie środków materialnych, potrzebnych dla wykonania państwowego planu przewozów. Organizacja technicznego planowania pracy floty i portów w transporcie rzeczonym i morskim oraz planowania pracy transportu samochodowego jest ważnym czynnikiem usprawnienia wykorzystania środków transportu.

* * *

Decydującym ogniwem w łańcuchu środków, zmierzających do polepszenia kompleksowego wykorzystania różnych rodzajów transportu i polepszenia efektywności ich współpracy, jest wszechstronny rozwój i znaczne usprawnienie organizacji przewozu ładunków w transporcie kombinowanym, bez czego niemożliwe jest zapewnienie wzrostu udziału transportu wodnego i samochodowego w ogólnokrajowym obrocie ładunków, i odciążenie najważniejszych kierunków kolejowych.

W początkowym okresie bieżącej pięcioletki przewozy ładunków w kombinowanym transporcie kolejowo-wodnym odciążą transport kolejowy od przewiezienia w okresie żeglugowym ok. 12 mln. ton ładunków na średnią odległość przekraczającą 1.000 km, co równa się rocznemu obciążeniu dobrej dwutorowej magistrali o długości 1.000 km. Jednakże rozmiaru tych przewozów nie można jeszcze uznać za wystarczający. Niezależnie od skrócenia odległości przewozów kolejowych i odciążenia kolei — racjonalne wykorzystanie śródlądowych dróg wodnych i rozwój kombinowanych przewozów kolejowo-wodnych umożliwi regulowanie obciążenia ważniejszych linii kolejowych.

Na przykład zaopatrzenie regionów Środkowej Azji w drewno poprzez Krasnowodsk z Astrachania, dokąd ono dostarczane jest spławem rzeką Wołgą, umożliwia zmniejszenie przewozu drewna z Syberii przez koleję Turkiestańsko-Syberyjską do regionów Środkowej Azji.

Kombinowane przewozy kolejowo-wodne obejmują obecnie jedynie 12% (w przeliczeniu na tony) ogólnego obrotu ładunków w transporcie rzeczonym. Rozmiar tych przewozów można znacznie zwiększyć, przerzucając do transportu wodnego ładunki przewożone w sezonie żeglugowym na liniach kolei, przebiegających równoległe do dróg wodnych oraz przez wykorzystanie istniejących zdolności przeładunkowych portów.

Bardzo charakterystyczny jest fakt, że więcej, niż cztery piąte wszystkich ładunków przewożonych w kombinowanym transporcie kolejowo-wodnym przeładowuje się z kolei na transport wodny, względnie odwrotnie, na terenie jednej trzeciej wszystkich portów i przystani biorących udział w kombinowanych transporcie kolejowo-wodnym, a pozostałe 2/3 rzecznych i morskich portów, uczestniczących w przewozach kombinowanych przeładowują mniej niż 1/5 wszystkich ładunków, przewożonych w transporcie kombinowanym. Świadczy to o istnieniu poważnych rezerw zwiększenia przewozu ładunków w transporcie kombinowanym.

Realizacja zadania poważnego zwiększenia rotin przewozu ładunków w transporcie wymaga podjęcia szeregu środków: rozwoju sieci stykowych punktów przeładunkowych między różnymi rodzajami transportu — z uwzględnieniem koordynacji technologii przekazywania ładunków z jednego rodzaju transportu na drugi: podniesienia rentowności przewozów kombinowanych z udziałem kilku rodzajów transportu, organizacji bezpośredniego przewozu ładunków

„z magazynu dostawcy do magazynu odbiorcy“ z udziałem transportu kolejowego, samochodowego i wodnego na podstawie jednego dokumentu przewozowego; uporzędkowania i dalszego udoskonalenia taryf w celu stworzenia bodźców ekonomicznych dla racjonalnego i celowego z punktu widzenia ogólnopanstwowego rozdziału potoków ładunków między różne rodzaje transportu.

Podstawowymi środkami podniesienia rentowności przewozów kombinowanych kolejowo-wodnych są: wszechstronna mechanizacja i potaniecie prac przeładunkowych, zmniejszenie strat i zapewnienie nienaruszania ładunków, maksymalne wykorzystanie przebiegów floty holowniczej i niesamobieżnej.

Próżne przebiegi floty holowniczej w przedsiębiorstwie żeglugi na Wołdze wynoszą 30%; na każde 5 ton ładunku przewożonego przy pomocy holowników tego przedsiębiorstwa w górę rzeki, w dół przewozi się jedynie 1 tonę ładunku. Wykorzystanie próżnych przebiegów floty dla przewozu ładunków przy zastosowaniu taryf ulgowych jest poważnym czynnikiem podniesienia rentowności kombinowanych przewozów kolejowo-wodnych.

Zastosowanie środków mechanizacji w punktach przekazywania ładunków z jednego rodzaju transportu na drugi, w szeregu przypadków najprostszych, jest bardzo skutecznym środkiem zwiększania zdolności przepustowej punktów stykowych między różnymi rodzajami transportu. Na przykład budowa torów nachylonych, przebiegających poprzecznie do biegu rzeki w portach rzecznych umożliwia nawet przy ograniczonym froncie wyładunku osiągnięcie wysokiej wydajności wyładunku drewna bezpośrednio z wagonów kolejowych do rzeki w celu dalszego jego spławiania tratwami (między innymi w Gorki i innych punktach), względnie dla ładowania drewna przy pomocy dźwigów pływających bezpośrednio na barki.

* * *

Pomyślna realizacja zadań ustalonych przez Partię Komunistyczną i Rząd Radziecki w zakresie osiągnięcia znacznego rozwoju rolnictwa, przemysłu lekkiego i spożywczego, handlu radzieckiego — wymaga dalszego zwiększania obsługi transportowej kraju nie tylko przez transport magistralny lecz również przez terenowy — przede wszystkim transport samochodowy.

Koniecznym warunkiem wzięcia pod uprawę nowych terenów, znacznego zwiększenia produkcji zboża, produktów rolniczych, surowców dla przemysłu lekkiego i spożywczego oraz dalszego rozwijania obrotu towarów między miastem i wsią jest likwidacja dysproporcji w rozwoju pierwszorzędnie technicznie wyposażonego transportu magistralnego i przylegających do niego dróg terenowych. Trzeba polepszyć łączność transportową wewnątrz rejonów i wewnątrz okręgów a także połączenia transportowe kołchozów, sowchozów i stacji maszynowo-tractorowych z najbliższymi miastami i ośrodkami rejonów.

W tym celu należy przede wszystkim rozwinąć samochodowy transport na istniejących traktach i szosach samochodowych, znacznie zwiększyć wykorzystanie rzek dla transportu w rejonach rolniczych, zwiększyć sieć terenowych dróg wewnątrz rejonów.

Utworzenie Ministerstwa Transportu Samochodowego i Dróg Kołowych (związkowo-republikańskiego) zlikwidowało istniejący długi rozdział między eksploatacją transportu samochodowego i eksploatacją dróg kołowych oraz stworzyło organizacyjne przesłanki ustalenia stałych regularnych linii ruchu samochodów ciężarowych po szosach i traktach w celu dowożenia produkcji rolnictwa dla ludności miast, zakładów przemysłu lekkiego i spożywczego, a także dla dowożenia towarów przemysłowych z miast do wsi.

Ministerstwo Transportu Samochodowego i Dróg Kołowych ZSRR powinno wspólnie z Ministerstwem Komunikacji i Ministerstwem Floty Morskiej i Rzecznej organizować w poważnych rozmiarach przewozy produkcji rolniczej z miejsc produkcji bezpośrednio do odbiorców — przy pomocy transportu kombinowanego. Rozwój kombinowanych przewozów produkcji rolniczej przy pomocy jednego dokumentu przewozowego z udziałem różnych rodzajów transportu stwarza pomyślne warunki przewożenia produkcji rolnictwa do rejonów spożycia i likwiduje konieczność odciągania siły roboczej z produkcji rolniczej do przewozów tych ładunków i ich przeładunków z jednego rodzaju transportu na drugi. W tym celu trzeba również wzmocnić punkty stykowe w których przeładunku się ładunki z transportu magistralnego na transport miejscowy i odwrotnie, znacznie zwiększyć ilość tych punktów stykowych, zbudować dodatkowe przestrzenie naładunkowo-wyładunkowe, zwiększyć magazyny i wyposażać punkty stykowe w potrzebne środki mechaniczne. Nie można bowiem zgodzić się z sytuacją obecną, przy której na przestrzeni setek kilometrów różnych linii kolejowych przebiegających przez rejon rolnicze nie ma stacji przyjmujących ładunki w celu ich przewożenia małymi partiami.

W celu zwiększenia obsługi rejonów rolniczych przy pomocy transportu samochodowego trzeba szybciej likwidować zaniedbania w gospodarce drogowej na terenie licznych rejonów rolniczych, likwidować niedorozwój transportu w stosunku do wzrastającej ilości ładunków rolniczych. Trzeba więc udoskonalać metody umacniania torowisk, doprowadzić do stanu użyteczności liczne drogi miejscowe i ich urządzenia sztuczne, zapewniając normalną przepustowość samochodów i ciężkich traktorów przez przeszkody wodne w okresie różnych pór roku.

Równolegle ze znacznym wzrostem towarowych przewozów samochodowych dla obsługi rejonów rolniczych, poważną rolę w zwiększeniu połączeń transportowych i wzroście obrotu towarowego między miastem i wsią odgrywają miejscowe połączenia rzeczne, sięgające znacznie w głąb najdalej położonych rejonów kraju.

W dyrektywach XIX Zjazdu KPZR ustalono zadanie — zapewnienia rozwoju przewozów na małych rzekach dla potrzeb miejscowych. Pełniejsze wykorzystanie szerokiej sieci rzecznej, stanowiącej doskonałą i taną drogę naturalną, posiada wielkie państwowe znaczenie w zakresie usprawnienia obsługi transportowej rejonów rolniczych. W warunkach braku dróg — szczególnie na wschodzie i północy, rzeki praktycznie stanowią jedyny środek łączności dla wielkich przestrzeni.

Jednakże Ministerstwo Floty Morskiej i Rzecznej nie docenia znaczenia wykorzystania małych rzek dla transportu. Trzeba przyjść z pomocą kołchozom, sowchozom i stacjom maszynowo-tractorowym przy budowie małotonażowych jednostek pływających.

Wykorzystanie małych rzek trzeba koordynować z transportem samochodowym. Na przykład organizacja transportu samochodowego w czasie zimy po zamrożniętych rzekach umożliwia utrzymanie nieprzerwanych połączeń transportowych z odległymi ośrodkami rolniczymi i rozszerzanie obsługi transportowej rejonów rolniczych. Przy tym istnieje możliwość wykorzystania nieużytecznej w sezonie międzyżeglugowym sieci składów w portach rzecznych i przystaniach.

Transport radziecki na wszystkich etapach rozwoju ekonomiki socjalistycznej wykonywał swoje odpowiedzialne zadania. Armia transportowców radzieckich nadal wносить będzie dalszy wkład w wykonywanie wielkich zadań, ustalonych przez Partię Komunistyczną w dziedzinie dalszego, szybszego rozwoju radzieckiej gospodarki narodowej.

TRANSPORTOWCY

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

J. KARCZMARSKI (Warszawa)

Możliwości przyspieszenia obrotu wagonów-cystern

Pięć lat upłynęło od czasu, gdy cały tabor cysternowy przekazany został przez PKP do stałego i wyłącznego użytkowania przez poszczególne przemysły. Przypomnieć tu należy, że na podstawie uchwały KERM z dnia 15.X.1948 r. tabor cysternowy został wyłączony z parku wagonowego PKP i w 1949 r. przejęty został przez zainteresowane przedsiębiorstwa zgodnie z rozdzielnikiem PKPG.

W okresie 5-lecia, a więc od 1950 — 1954 r. przedsiębiorstwa, które otrzymały w użytkowanie wagony-cysterny, miały obowiązek pod kątem swych potrzeb branżowych zorganizować w sposób jak najbardziej właściwy eksploatację dysponowanym przez siebie parkiem cysternowym. Praca ta miała być skoncentrowana na następujących najważniejszych odcinkach:

- 1) remontu i konserwacji;
- 2) technicznego przystosowania cystern do potrzeb branżowych;
- 3) wyspecjalizowania warsztatów kolejowych i innych dla remontu cystern;
- 4) usprawnienia planowania przewozów;
- 5) opracowania nowych form eksploatacyjnych w oparciu o wzory radzieckie;
- 6) podjęciu walki w celu przyspieszenia rotacji taboru cysternowego;
- 7) wprowadzenia mechanizacji przy naładunku i wyładunku i powiększenia frontów załadunkowych i wyładunkowych;
- 8) szkolenia nowych kadr pracowników, zatrudnionych przy konserwacji i oczyszczaniu cystern oraz pracy dyspozytorskiej;
- 9) współdziałania przy uruchomieniu produkcji cystern w fabrykach krajowych i przebudowy cystern zgodnie z potrzebami branżowymi (normalizacja urządzeń spustowych, budowa urządzeń podgrzewczych do cystern itp.);
- 10) współdziałania z Ministerstwem Kolei przy wydawaniu i wprowadzaniu nowych przepisów i zarządzeń, zmierzających do usprawnień przewozów;
- 11) wydawania instrukcji branżowych w sprawie eksploatacji cystern;
- 12) wymiany doświadczeń pomiędzy przedsiębiorstwami, administrującymi parkiem cystern.

Podsumowując bilans pracy za okres 5-lecia, możemy przyjąć założenie, że moc produkcyjna przewozów produktów płynnych w naszym kraju dotychczas tkwiła nie w inwestycjach, a więc we wprowadzeniu do użytku nowowyprodukowanych cystern kolejowych, lecz w usprawnieniach organizacyjnych, które systematycznie, a czasem z wielkimi trudnościami realizowane, dawały w końcowym efekcie możliwość przewozu większej masy towarowej przy użyciu tego samego niemal pod względem ilościowym, lecz lepszego pod względem jakościowym, parku wagonów-cystern.

W artykule zajmiemy się eksploatacją cystern, używanych do przewozu paliw płynnych i innych produktów naftowych.

Analiza przewozów paliw płynnych produktów naftowych i surowców naftowych jest ważna i zasługująca na podkreślenie, ponieważ przewozy te zajmują w ogólnej masie produktów płynnych dominującą rolę, bo przekraczają 80 proc. ogólnej masy towarowej przewidzianej do przewozu w cysternach.

Poniższa tabela obrazuje wzrost przewozu masy towarowej oraz kształtowanie się współczynników obrotów cystern w okresie 5-lecia.

W okresie 5-lecia stan ilościowy parku cysternowego jakim dysponowała Centrala Produktów Naftowych, ulegał tylko nieznacznym zmianom.

Jeśli przyjmiemy rok 1949 za 100, to stan taboru kształtował się: w roku 1949 — 100, w roku 1950 — 101, w roku 1951 — 101, w roku 1952 — 98, w roku 1953 — 103, w roku 1954 — 103.

Porównując podane wyżej liczby z łatwością możemy potwierdzić na wstępie przyjętą tezę, że stale po-

większanie przewozów masy towarowej w ciągu ostatnich 5 lat, aż do podwójnego zwiększenia przewozów w 1954 r., w porównaniu do 1949 r., osiągnięto nie na drodze przyrostu nowych cystern, lecz przez wielokierunkowe usprawnienia, realizowane we wszystkich dostępnych dziedzinach.

Rok	Wskaźnik przywozu (1949 = 100%)	Ilość obrotów w ciągu roku dla przewozów w kraju i z importu
1949	100	16
1950	121	19
1951	148	22
1952	165	21
1953	205	25
1954	227 (przewidywane wykonanie)	32

Mówiąc o usprawnieniach, które miały zasadniczy wpływ na przyspieszenie rotacji cystern, wspomnijmy tu o tym, że w okresie 5-lecia do poważnej ilości cystern wbudowano urządzenia podgrzewcze, które umożliwiły w okresie chłodnej pory roku szybszy rozładunek produktów łatwo zastygających; że w całym niemal parku cysternowym zamontowano urządzenia spustowe o większym przekroju, co przyczyniało się do przyspieszenia rozładunku, że zastosowano nową metodę pokrywania powierzchniami wewnętrznąmi cystern powłokami rdzochronnymi w ramach walki z korozją i w celu zmniejszenia ilości oczyszczania cystern; że wprowadzono i stale powiększano marszrutyzację przewozów produktów masowych; że stosowano coraz szerzej wykorzystanie cystern w obie strony, że wprowadzono tabelę kolejności nalewów, dla uniknięcia oczyszczania cystern itp.

Gdybyśmy chcieli jednak oprzeć się tylko na pobieżnej analizie danych statystycznych i wspomnianych usprawnień, to doszlibyśmy do zbyt pochopnej oceny, że obecna, do pewnego stopnia zadowalająca sytuacja w sposobach eksploatacji cystern, używanych do przewozu produktów naftowych, upoważnia nas do popierania forsownej produkcji nowych cystern w kraju, a to ze względu na wyczerpywanie się rezerw eksploatacyjnych.

Stale powiększanie się rezerw nowych cystern w kraju ma duże znaczenie gospodarcze zupełnie innego rzędu produkcji. Dotychczasowy nasz park cysternowy pokrywa w 100 proc. zapotrzebowanie przewozów krajowych i zezwala nawet na udzielanie pomocy wagonowych dla dokonywania ważnych pod względem gospodarczym przewozów przemysłów pokrewnych, nie wystarcza jednak dla pokrycia potrzeb, wynikających z importu produktów i surowców naftowych. Ponieważ taborom cysternowym krajowym pokrywamy przewozy z importu zaledwie w 35 proc., resztę natomiast środkami przewozowymi dzierżawionymi, za które płacimy czynsz dzierżawny w dewizach, wygospodarowanie nowej mocy produkcyjnej, czy to na drodze lepszego wykorzystania istniejącego parku cysternowego, czy też przez wprowadzenie do eksploatacji nowych cystern, ma poważny wpływ na poprawę naszego bilansu płatniczego.

Upajanie się zatem dotychczasowymi niewątpliwymi osiągnięciami nie powinno mieć miejsca, choćby z tego względu, że jak to w dalszym ciągu uzasadniamy, zastosowanie nowych form usprawnień przyczynić się może do ujawnienia dalszych rezerw, które tkwią w naszym transporcie cysternowym i które będzie można użyć do dalszego przyspieszenia obrotu cystern.

Jeśli przyjmiemy pełny obrót cystern za dany okres sprawozdawczy za 100, to widzimy, że cysterny przebywają na sieci kolejowej w 69,7%; że postój na zakładzie pod nalewem oraz dla dokonania drobnych zabiegów konserwacyjnych, pochłania 25,3% czasu; że na postój przy wyładunku u odbiorców tracimy 5% czasu.

Opierając się na obecnie uzyskiwanych współczynnikach obrotu, przeanalizujemy poszczególne elementy, które składają się na pełny obrót cystern. Gdybyśmy teoretycznie założyli, że dzięki lepszej organizacji pracy na sieci PKP uda się skrócić pobyt cystern kolejowych w stanie ładownym i próżnym tylko o 5%, to dzięki temu moglibyśmy uzyskać dodatkową moc produkcyjną parku cysternowego w sumie 70 tys. ton przewozu w ciągu roku.

Wartość realizacji tej dodatkowo przewiezionej masy w ramach dostaw importowych można określić szacunkowo na kwotę około 1.300.000 zł rocznie.

Rzucenie pod adresem PKP wezwania o skrócenie przebywania cystern na sieci PKP o 5% bez jakiegokolwiek uzasadnienia nie byłoby oczywiście słuszne i powinniśmy się dlatego zastanowić nad tym, czy tego rodzaju żądania są realne.

W ciągu roku mamy do czynienia wielokrotnie z różnymi akcjami o bardzo poważnym znaczeniu gospodarczym, które muszą być w określonym terminie przeprowadzone, a powodzenie całej akcji zależy w głównej mierze od sprawnego działania transportu.

Branża naftowa zalicza się do tych nielicznych branż, w których sezonowość odgrywa najważniejszą rolę. Tu rokrocznie spóżyte krajowe na produkty naftowe określane jest na podstawie tzw. klucza słonecznego. Ten czynnik jest bodajże najważniejszy przy organizacji zaopatrzenia w produkty naftowe zmechanizowanego rolnictwa i innych jednostek, związanych z rolnictwem i tak się co rok układa, że szczyty przewozowe jesienne, z którymi na ogół zwycięsko walczy nasza kolej, zbiegają się ze szczytami w zaopatrzeniu kraju w produkty naftowe.

W czasie przeprowadzanej obecnie akcji zagospodarowania odlogów na terenie województw: białostockiego, olsztyńskiego i częściowo gdańskiego, zaszła konieczność zaopatrzenia zupełnie nowych poważnych jednostek zmechanizowanego rolnictwa w produkty naftowe.

Powodzenie akcji zależało od sprawnego podstawienia potrzebnej ilości cystern kolejowych, szybkiego przebiegu cystern próżnych i ładownych i sprawnej dystrybucji w miejscach spożycia.

W okresie niespełna 15 dni zostały zmobilizowane wszystkie środki, aby w ciągu tych 15 dni dać możliwość zespołom traktorowym wykorzystania sprzyjających warunków atmosferycznych dla zaorania odlogów.

Dzięki sprawnej organizacji służby dyspozytorskiej Ministerstwa Kolei oraz odpowiednich DOKP, zdołano skrócić przebieg cystern ładownych od stacji nadania do stacji przeznaczenia, przeciętnie o 50%, a ten sukces osiągnięto dzięki temu, że wszystkie cysterny kierowano pociągami dalekobieżnymi, a służba ruchu na poszczególnych stacjach rozrządowych, nie dopuściła do ponad-planowych przestojów.

Ta krótka wzmianka o dobrym zaopatrzeniu akcji odlogowej w produkty naftowe potwierdza, że w okresach poważnych akcji potrafimy należycie zorganizować się i przełamać istniejące trudności. Możemy jednak z tego równocześnie wyciągnąć wniosek, że względu, o których była mowa poprzednio, powinniśmy skłonić nas do stałego stosowania zdobytych osiągnięć organizacyjnych, w celu ogólnego polepszenia rotacji cystern.

Na przestrzeni 1954 r. Ministerstwo Kolei wydało cały szereg nowych zarządzeń, potwierdzających, że cysterny ładowne i próżne traktowane są przez PKP, jako wagony korzystające z pierwszeństwa przed innymi wagonami.

W praktyce spotykamy się jednak z tym, że cały szereg stacji kolejowych nie przestrzega tych zarządzeń i wagony cysterny, tak ładowne jak i próżne, są spychane na tory boczne, nie włączane często do pociągów dalekobieżnych, wskutek czego traci się w skali rocznej dziesiątki tysięcy dobo-cystern, co w rezultacie uniemożliwia osiągnięcie zakreślonych współczynników obrotu.

Stwierdzono, że na powrotny bieg czysterny próżnej traci się przeciętnie dwa razy tyle czasu, ile na bieg ładowny. Ponieważ od rytmicznego spływu cystern próżnych do miejsc ich ponownego napełnienia, zależy rytmiczne wykonanie planu przewozowego, temu zagadnieniu musi być poświęcona większa, niż dotychczas, uwaga tak organów kolejowych, jak i przedsiębiorstw administrujących parkiem cysternowym.

W Związku Radzieckim przewóz produktów naftowych w cysternach zajmuje dominujące miejsce, gdyż dochodzi do 90% całej masy towarowej przewożonej w cysternach. Sprawie przyspieszenia obrotu cystern poświęca się w Związku Radzieckim bardzo dużo uwagi i stale zaostrza się dyscyplinę zarówno w odniesieniu do samej kolei, jak i użytkowników i odbiorców.

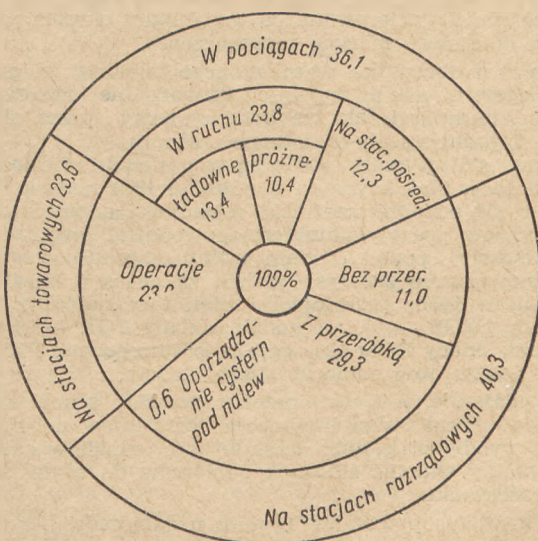
W wydanej w 1953 r. broszurze pt. „Drogi przyspieszenia obrotu cystern” (I. Langurow) znajdujemy cały szereg wskazań, które mogą być z pełnym powodzeniem zastosowane w naszych warunkach.

W cz. III. tej broszury str. 46 ust. „Analiza obrotu cystern i przedsięwzięcie środków w celu jego przyspieszenia” czytamy między innymi: „przy rozpracowaniu, rozpatrywaniu i ocenie środków przedsięwziętych w celu przyspieszenia obrotu cystern, konieczne jest przeprowadzenie wnikliwej analizy wykonania faktycznego obrotu cystern. Analiza ta polega na ustaleniu dopuszczalnych strat w obrocie cystern i ujawnieniu niewykorzystanych rezerw.

Koniecznym warunkiem dla przeprowadzenia zwycięskiej walki o przyspieszenie obrotu cystern jest prawidłowa ocena, jaki wpływ mają poszczególne elementy rotacji na pełny obrót cystern”.

Na podstawie wyników pracy za dobę, dekadę lub miesiąc należy przeprowadzać analizę faktycznie wykonanego obrotu cystern, w rozbiu na jego poszczególne elementy i ustalać straty czasu każdego elementu z osobna. I tak, jeśli przyjmiemy czas pełnego obrotu cystern za 100%, to znaczenie zasadniczych elementów obrotu cysterny, wyrażonych w procentach, uwidoczniłoby się na poniżej przedstawionym rysunku. Z rysunku tego wynika, że gdy pełny obrót cysterny rozbijemy na poszczególne elementy, to cysterna za okres swego obrotu w czystym ruchu znajdowała się tylko w 23,8%, a dla użytecznej pracy, tj. dla przemieszczenia przesyłek płynnych wyrażonego w tonokilometrach zużyto zaledwie 13,4% czasu. Pozostały czas swego obrotu cysterna biegła w stanie próżnym w 10,4%, stała na stacjach pośrednich w 12,3%, a na stacjach nalewu w 23%, w oczyszczalniach 0,6%, na stacjach rozrządowych bez przeróbki 11%, na stacjach rozrządowych z przeróbką 29,3%.

Z rozpatrzonych danych wynika, że w transporcie kolejowym istnieją ogromne rezerwy, które można użyć w celu przyspieszenia obrotu cystern.



Wpływ zasadniczych elementów obrotu cystern (w % na pełny bieg cystern).

Po ustaleniu strat czasu oddzielnie przy każdym elemencie obrotu, konieczne jest porównanie ich z przyjętymi normami i uwypuklenie strat przy każdym elemencie z osobna.

I tak np. dowiadujemy się z analizy obrotu cystern, (wykonanie w 1951 r.), że jeśli wszystkie straty w obrocie cystern przyjmujemy za 100%, to straty, które można zapisać na stacje rozrządowe, wynoszą w przybliżeniu 37%, a na stacjach załadowniczych 63%.

W związku z tym należy koniecznie ustalić, na jakich kolejach lub odcinkach kolei szczególnie niezadawalająco wykonuje się normą dopuszczony przestój cystern na stacjach rozrządowych i załadowniczych oraz na jakich stacjach dopuszcza się przestój ponad normę.

Powyżej przytoczyliśmy wyjątki z broszury I. Langurów, dla podkreślenia, jak wielką wagę dla obrotu cystern ma wnikliwa analiza poszczególnych elementów, powodujących poważne straty w eksploatacji cystern w związku z przebywaniem cystern kolejowych na sieci kolejowej.

W naszych warunkach cysterny przebywają, jak to poprzednio podaliśmy, na sieci PKP prawie w 70%. Możemy wyrazić nadzieję, że gdyby czynniki kolejowe poświęcały jeszcze więcej, niż dotychczas, uwagi analizie elementów, o których była powyżej mowa, to zysk przez nas poprzednio postulowany w wysokości 5% jest nie tylko osiągalny, lecz powinien być w ciągu 1955 r. poważnie zwiększony.

Przerzucanie całego ciężaru pracy usprawniającej tylko na przewoźnika, byłoby w naszych warunkach i niesłuszne i niedopuszczalne.

Niemniej duże rezerwy w posiadanym potencjale przewozowym parku cysternowego, widzimy również w przedsiębiorstwach administrujących parkiem cysternowym, jak i u samych odbiorców ładunków cysternowych.

W obecnym okresie powszechnej walki o obniżkę kosztów własnych, transportowcy zdają sobie z tego sprawę, że obniżka ta osiągalna jest bez specjalnych nakładów inwestycyjnych, jeśli będzie można tym samym parkiem wagonowym wykonać większe zadania przewozowe.

Świadomość ta, niestety, nie dociera do wszystkich użytkowników i jeśli chodzi np. o tzw. przestoje pod wyładunkiem, to spotkać się można bardzo często z bezrozkim stanowiskiem odbiorców, którzy uważają, że wagon-cysterna stanowi nie tylko środek transportowy i opakowanie o dużej pojemności, lecz że może służyć również w pewnych przypadkach jako magazyn na osiach.

I tak np. w sierpniu, a więc w okresie pełnego nasilenia robót polnych, zespół PGR Czaplinek, pow. Szczecinek, przetrzymał na stacji kolejowej Czaplinek dwie cysterny z olejem napędowym od dnia 13.VIII. br. i nie rozładował tych cystern przez okres 3 tygodni i cysterny te zostały skierowane po tak długim okresie przestoju do innego miejsca przeznaczenia.

Sprawa obciążenia wymienionego odbiorcy za przestój cystern, ma tu zupełnie drugorzędne znaczenie, gdyż istotny jest fakt, że dwie cysterny przez okres 3-ch tygodni zostały wyłączone z obrotu.

Dane statystyczne, jakie są w posiadaniu Centrali Produktów Naftowych za I. półrocze 1954 r., wskazują na to, że podobny bezrozkim stosunek odbiorców do przestojów pod wyładunkiem spowodował przetrzymanie cystern ponad termin wolny od postojowego w ogólnej sumie 202 tys. godzin za okres 6 miesięcy. Udział w tych przestojach mieli tacy odbiorcy jak. Składy PZGS — 65 tys. godzin, składy PGR — 14 tys. godzin, składy POM 1200 godzin, parowozownie PKP — 3600 godzin, inni odbiorcy 118.200 godzin.

Wyda się, że przy lepszej organizacji pracy wyładunkowej całkowita likwidacja przestojów u odbiorców, byłaby osiągalna; musiałby się jednak w sposób radykalny zmienić stosunek odbiorców do terminowego rozładunku.

Likwidacja przestojów cystern u odbiorców przyczyniłaby się do wyzwolenia nowej mocy produkcyjnej, wyrażającej się w możliwości przewozu dodatkowych 20 tys. ton produktów w ciągu roku, co daje dalsze mo-

żliwości wypracowania zwiększonej akumulacji w przedsiębiorstwie usługowym.

Zajmijmy się teraz z kolei trzecim elementem, a mianowicie postojem cystern w punktach nalewu, który pochłania łącznie z zabiegami konserwacyjnymi 25,3% czasu. Analizę tych strat należy przeprowadzić równoległe z analizą jakości planów przewozowych.

Nie można mówić o dyscyplinie przewozowej, jeśli w sposób zdyscyplinowany i określony w obowiązujących przepisach, odbiorcy produktów naftowych nie będą składali swych zapotrzebowań na produkty naftowe u dostawców. Zapotrzebowania te, składane w przepisanych terminach, stanowią jedyną podstawę dla opracowania operatywnych planów przewozowych i eksploatacyjnych. W dotychczasowej praktyce spotykamy się z brakiem poczucia odpowiedzialności ze strony większości odbiorców produktów naftowych w ładunkach cysternowych, co ma zasadniczy i ujemny wpływ na eksploatację taboru cysternowego.

Odbiorcy produktów naftowych w ładunkach cysternowych w wielu przypadkach składają zamówienia ze znacznym opóźnieniem, już po opracowaniu planów przewozowych, co zmusza punkty malew (rafinerie i składy centralne) do dokonywania wysyłek poza planowych. Zdarzają się również często wypadki stornowania zamówień w ostatniej chwili przed wykonaniem dyspozycji.

Gdyby te zmiany dyspozycji wysyłkowych obracały się w ramach nieprzekraczających 10% ogólnej miesięcznej ekspedycji danego punktu wysyłkowego, to takie niezdecydowanie odbiorców można by tolerować, niestety wahania te są znacznie większe i powodują poważne powikłania, godzące bezpośrednio w transport. I tak np. notowano od szeregu miesięcy stale przekraczanie zgłoszeń przewozowych w jednej z rafinerii krajowych, które to przekroczenia w poszczególnych miesiącach wynosiły: miesiąc maj br. — wykonano plan przewozowy w 177,2%, czerwiec — w 174,9%, lipiec — w 158,7%, sierpień — w 239,0%.

Jest rzeczą zrozumiałą, że takie skoki przewozowe nie mogą odpowiadać ani PKP, ani rafinerii, ani przedsiębiorstwu, które podstawia cysterny pod nalew, a tego rodzaju praktyka nie ma nic wspólnego z planową pracą.

Ażeby sprostać tak znacznym zadaniom przewozowym, narzuconym przez odbiorców poza planem, konieczne jest utrzymywanie znacznych rezerw cysternowych w obrębie punktów nalewu.

Wypadki ekspedycji ponadplanowych nie ograniczają się tylko do jednej rafinerii i notowane są dość często w innych rafineriach.

Jak widzimy, złe planowanie odbiorców zaopatrywanych w ładunkach cysternowych, rzutuje b. poważnie na przewozy i rentowną eksploatację taboru cysternowego.

Postój cystern w punktach nalewu, który wynosi przeciętnie 25% ogólnego czasu obrotu cystern, zapisać należy w znacznej części w ciężar odbiorców usług, gdyż powstaje on w związku z koniecznością utrzymywania rezerw wagonowych w punktach nalewu dla wykonania dodatkowych dyspozycji. Dlatego, jeśli mamy mówić o znacznym obniżeniu tej poważnej pozycji strat eksploatacyjnych, to główny ciężar pracy na tym odcinku leży u odbiorców, którzy wszystkie swe niedociągnięcia w planowaniu zwykli tłumaczyć obiektywnymi przyczynami.

Wyda się, że zmiana stylu zamawiania produktów naftowych przez odbiorców zezwoliłaby na wydatne zmniejszenie strat eksploatacyjnych i gdybyśmy te straty mogli zmniejszyć przykładowo o 5%, to uzyskalibyśmy dodatkową moc produkcyjną w wysokości około 34 tys. ton dodatkowych przewozów w ciągu roku.

Spodziewać się należy, że nowy tryb zaopatrzenia w produkty naftowe, który wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 1955 r., w poważnym stopniu przyczyni się do usztywnienia i urealnienia planów przewozowych w branżach naftowych.

Omówiliśmy ważniejsze możliwości przyspieszenia obrotu cystern i niewątpliwie zgodzimy się z tym, że istnieją wszelkie warunki ku temu, aby wybitnie

usprawnić przewozy paliw płynnych i innych cieczy w cysternach. Wygospodarowanie dodatkowej mocy produkcyjnej przez wprowadzenie usprawnień w PKP, u dostawców i odbiorców, dałoby w ciągu roku w przybliżeniu dodatkowy przewóz w wysokości około 124 tys. ton, co równoznaczne jest z pracą dodatkowych 250 cystern 2-osioowych w ciągu 12 miesięcy przewozowych.

Jak widzimy, przyspieszenie obrotu cystern przyczynia się do ogólnego polepszenia pracy eksploatacyjnej

parku wagonowego, do obniżania kosztów własnych wszystkich zainteresowanych stron, do zmniejszenia kosztów eksploatacyjnych kolei, do przyspieszenia dostawy paliw płynnych, do poprawy naszego bilansu płatniczego, do przyspieszenia rotacji środków finansowych i oswobodzenia ogromnych materialnych rezerw gospodarki narodowej.

CZ. RYBAK (Stalinogród)

Niektóre problemy samochodowego transportu resortowego

OD REDAKCJI

W tym artykule Autor porusza sprawy, które wymagają dyskusyjnego pogłębienia i uzupełnienia. Zachęcamy Czytelników „Transportu” do zabierania głosu w dyskusji.

Transportem resortowym — w odróżnieniu od publicznego — nazywać będziemy transport wykonywany własnymi środkami przewozowymi poszczególnych resortów: obu budownictwa, górnictwa, hutnictwa, różnych przemysłów, państwowych gospodarstw rolnych i in. Transport resortowy jest we wszystkich gałęziach gospodarki narodowej stosunkowo najbardziej obficie wyposażony w pojazdy samochodowe, niektóre jednak resorty posiadają w eksploatacji własne środki transportu szynowego, wodnego i konnego. W tym opracowaniu ograniczymy się do spraw resortowego transportu samochodowego.

Resortowy transport samochodowy jest organizacyjny ujęty w formę samodzielnych branżowych przedsiębiorstw transportowych, pracujących w oparciu o zasadę pełnego rozrachunku gospodarczego, bądź też wchodzi w skład przedsiębiorstw nieprzewozowych, jako t. zw. transport własny. W tym drugim przypadku jego gospodarka oparta jest mniej często na pełnym wewnętrznym lub na jednej z form rozrachunku ograniczonego (biura transportowe) częściej zaś na t. zw. kosztach wydziałowych. Ekonomiczne i techniczne wyniki pracy branżowych przedsiębiorstw transportowych są na każdym szczeblu organizacyjnym stosunkowo łatwo uchwytne dzięki bezpośredniej kontroli bankowej, idącej w ślad za pełnym rozrachunkiem gospodarczym; natomiast uchwycenie ekonomicznych wyników pracy transportu własnego przedsiębiorstw nieprzewozowych, szczególnie w przypadku kosztów wydziałowych i rozrachunku ograniczonego, jest już na szczeblu centralnego zarządu, a nawet przedsiębiorstwa o wiele trudniejsze, gdyż — co wynika z układu planu, kont przedsiębiorstw nieprzewozowych — zacierają się one i giną w wynikach pracy całego przedsiębiorstwa. W praktyce o kosztach własnego transportu samochodowego jednostki szczebla centralnego nie wiedzą nic, albo prawie nic.

Niemożliwość precyzyjnego ustalania na szczeblu centralnym kosztów pracy samochodowego transportu własnego przedsiębiorstw nieprzewozowych w nawiązaniu do poszczególnych źródeł powstawania tych kosztów jest wyraźnie niekorzystna w obecnym okresie — walki o obniżkę kosztów własnych. W dzisiejszym stanie rzeczy o wynikach tej walki w podległych przedsiębiorstwach jednostki nadzorczej szczebla centralnego sędzić mogą tylko na podstawie — ostatnio zresztą ograniczonej w zakresie — sprawozdawczości techniczno-eksploatacyjnej, która oczywiście nie może dać pełnego obrazu rzeczywistości ekonomicznej, tym bardziej, że dokładność tej sprawozdawczości pozostawia wiele do życzenia. Ekonomiczna ocena wyników pracy własnych gospodarstw samochodowych przedsiębiorstw nieprzewozowych zaczyna się i kończy w samym przedsiębiorstwie — co nie może nie budzić obaw co do koniecznego obiektywizmu i wartości tej oceny.

Ze względu na wielkość w skali krajowej parku pojazdów własnego transportu samochodowego przedsiębiorstw nieprzewozowych i na wartość ich produkcji — wydaje się właściwe by została dokonana rewizja obowiązującego w tych przedsiębiorstwach układu planu kont tak, aby rejestracja zaszczości ekonomicznych mogła dać materiał również do szczegółowej analizy osiągnięć samochodowego transportu własnego tych przedsiębiorstw. Możliwie pełna ekonomiczna ilustracja działalności własnego transportu samochodowego ułatwiłaby niewątpliwie, wskazując ich źródła, likwidację wielu marnotrawstw techniczno-eksploatacyjnych; umożliwiłaby wprowadzenie, a w stosunku do stosowanego — pogłębienie rozrachunku gospodarczego w tym transporcie; jednostkom zaś zwierzchnim dałaby możliwość rozłożenia lepszej opieki i ściślejszego nadzoru kierowniczego nad pracą własnego transportu samochodowego w podległych jednostkach organizacyjnych.

Czy zwiększenie i uoperatynienie tego nadzoru jest konieczne?

Za odpowiedź niech wystarczy stwierdzenie, że koszty własne pracy przewozowej (tonokilometra) we własnym transporcie samochodowym przedsiębiorstw nieprzewozowych kształtują się nierzadko na poziomie 2.20 — 2.50 zł, a nawet powyżej 3.00 zł, podczas gdy koszty te w branżowych przedsiębiorstwach transportowych wynoszą 1.30 — 1.60 zł.

Chodzi tu więc o możliwe do wygospodarowania w skali roku i kraju przy właściwie postawionym nadzorze ekonomicznym liczne dziesiątki milionów złotych. Wydaje się, że nad omówioną wyżej sprawą warto się zastanowić — gra jest bowiem warta świeczki.

* * *

Cechą charakterystyczną pracy samochodowego transportu resortowego była do niedawna niejednokrotnie bardzo intensywna eksploatacja środków tego transportu, sprowadzająca się często do t. zw. „przeeksplataowania” taboru. To „przeeksplataowanie” samochodów oznaczało — ze względu na konieczność wykonywania bieżących zadań przewozowych — ich użytkowanie po 16—18 i więcej godzin na dobę przy równoczesnym zaniedbaniu profilaktycznych przeglądów, obsługi i napraw oraz przy technicznie nie uzasadnionym przedłużaniu przebiegów międzynaprawczych. „Przeeksplataowanie” pojazdów prowadzi do ich przedwczesnego zużycia. O ile nawet ze względu na zaawansowanie stopnia dewastacji tych pojazdów, ich naprawy były możliwe — to z zasady oczekiwanie na naprawę i długi czasokres jej trwania doprowadzały do długotrwałych przestojów taboru. To z kolei — przy niedostatecznym wyposażeniu przedsiębiorstw w samochody — powodowało konieczność nadmiernie intensywnego eksploatacji, a więc przeeksplataowanie taboru pozostałego, jeszcze zdolnego do pracy. W rezultacie obserwowaliśmy w ostatnich kilku latach we wszystkich parkach resortowych permanentny spadek współczynnika gotowości technicznej i współczynnika wykorzystania taboru, zwiększanie się ilości samochodów wycofanych z ruchu i oczekujących na naprawę, przeładowanie warsztatów naprawczych, nienormalnie wielkie zapotrzebowanie na części zamienne itp. Taka gospo-

darka nie mogła w końcowym efekcie dawać zadowalających wyników ekonomicznych.

Trzeba z satysfakcją stwierdzić, że stan ten coraz wyraźniej przechodzi do przeszłości. Ogólne nasycenie gospodarki krajowej taborem samochodowym, pomimo dotychczasowej w dużym stopniu marnotrawczej i dewastacyjnej eksploatacji, zwiększyło się w sposób bardzo wyraźny. Można to powiedzieć również o resortowych parkach samochodowych, które wzrosły bardzo poważnie i obecnie już nie znajdują się w konieczności przeeksplotowywania posiadanych pojazdów.

Z tej nowej sytuacji trzeba wyciągnąć szereg wniosków, z których niektóre poniżej pokrótce omówimy.

Po pierwsze więc — rosnący stopień nasycenia gospodarki krajowej i gospodarki poszczególnych resortów taborem samochodowym stwarza warunki dla przejścia do eksploatacji parku samochodowego bardziej normalnej, prawidłowej i opartej o zasady socjalistycznej gospodarności. Wszelkie marnotrawstwa, które dotąd można było w pewnym stopniu usprawiedliwić koniecznością dokonywania przewozów za wszelką cenę — w nowej sytuacji tracą uzasadnienie. To zjawisko, odpowiednio zdyskontowane, może mieć w resortowym, a szczególnie własnym transporcie samochodowym podstawowe znaczenie dla wyników walki o obniżenie jednostkowych kosztów produkcji przewozowej.

Po drugie — nasycenie się naszej gospodarki transportem samochodowym, prowadzące w perspektywie do racjonalnej eksploatacji pojazdów i obniżki kosztów tonokilometra, może wywołać powszechny spadek wielkości przewozów na wozodzień w pracy, a przede wszystkim w budownictwie i wszędzie tam, gdzie nastąpi przejście użytkowników transportu z wielo na jednozmianowy system pracy w produkcji podstawowej. Przejście to powoduje oczywiście obniżanie się długości dnia pracy taboru samochodowego, nawet biorąc pod uwagę konieczność całonocnej obsługi wyładunku na stacjach kolejowych.

Skrócenie długości dnia pracy taboru samochodowego zaakcentuje się wyraźnie przede wszystkim w tych resortach, które posiadają liczny park samochodów samowładowych, w obsłudze maszyn budowlanych — koparek, betoniarek itp. Skracanie średniej długości dnia pracy koparek w wyniku zaniechania dwuzmianowości jest w resortach budownictwa zjawiskiem coraz bardziej częstym.

Nie należy sądzić, że w związku z tym powinno powstać w naszej gospodarce samochodowej zjawisko zmniejszenia wielkości przewozów na wozodzień ewidencyjny. Raczej przeciwnie — nasycenie się naszej gospodarki taborem samochodowym, umożliwiwszy przejście do racjonalnej eksploatacji wozów, powinno w końcowym rezultacie zezwolić na utrzymanie ich w średnio lepszym, niż dotąd, stanie technicznym i na znaczne zmniejszenie w każdym gospodarstwie samochodowym średniej ilości pojazdów w przestojach technicznych — a więc na polepszenie się współczynnika gotowości technicznej i współczynnika wykorzystania taboru. Powinno więc powodować, po przejściowym okresie trudności, stopniowy wzrost wydajności przewozowej na wozodzień ewidencyjny i odpowiedni wzrost globalny produkcji przewozowej.

Po trzecie — zwiększenie stanu posiadania państwowych parków samochodowych i wzrost ich globalnej zdolności przewozowej niewątpliwie wpłynie na zmniejszenie zapotrzebowania poszczególnych jednostek gospodarczych na przewozy wykonywane dotąd taborem spółdzielczym i prywatnym, przede wszystkim taborem konnym. Należy sądzić, że wzrost ilostanu parku resortowego spowoduje również zmniejszenie zatrudnienia w obsłudze resortów państwowego taboru publicznego i umożliwi PKS-owi wzmocnienie obsługi łączności wsi z miastem w relacjach powiatowych i wojewódzkich.

Po czwarte — w resortach, które prowadzą produkcję podstawową zależną od sezonu klimatycznego — należy liczyć się z zaakcentowaniem się zjawiska sezonowego spadku wydajności przewozowej taboru samochodowego.

przejścia do normalnej, prawidłowej eksploatacji środków transportu samochodowego, co powinno być w poszczególnych gospodarstwach samochodowych w pełni zdyskontowane.

Istnieje jednak wiele zjawisk niepożądanych, wysoce niekorzystnych, które są czynnikiem przeciwdziałającym polepszeniu stylu pracy resortowych gospodarstw samochodowych. Ograniczymy się tu do wymienienia podstawowych z tych zjawisk. Są to więc:

1) Niewystarczające zaopatrzenie taboru w ogumienie, które powoduje, że są okresowo unieruchomione pewne ilości taboru sprawnego do pracy, a szczególnie przyczep.

2) Ciągłe jeszcze dające się zaobserwować brak niektórych asortymentów części zamiennych.

3) Zbyt mały — w stosunku do ilości wprowadzonego do pracy taboru — dopływ nowej kadry kierowców. Zahamowanie akcji szkolenia kierowców przez organizację „Służba Polsce” i PZMot. nie zostało wyrównane równoczesnym wprowadzeniem innych form szkolenia kierowców, co doprowadziło do braku kierowców na rynku pracy. Nie trzeba chyba wyjaśniać, w jak bardzo niekorzystny sposób na rozluźnienie dyscypliny pracy wśród kierowców i na wyniki techniczno-eksploatacyjne taboru wpływa niemożność wymiany na bardziej wartościowych kierowców chuliganów, alkoholików, „łebkarzy”, niedbaluchów itp.

Niemożność doboru kadry kierowców jest bezpośrednią przyczyną wielu awarii i wypadków, kradzieży paliwa, „lewych” kursów i temu podobnych poczynañ. Obniżających wyniki pracy resortowych gospodarstw samochodowych.

4) Nadal pozostawiająca wiele do życzenia sprawność pracy publicznego zaplecza obsługowo-naprawczego. Jakość i terminowość obsługi i napraw wykonywanych przez TOS jest wciąż jeszcze przyczyną wielu trosk kierowników gospodarstw samochodowych. Nie jest ciągle rozwiązana sprawa napraw głównych samochodów Horch, ciągników Steyer itp. Po względnej poprawie w zakresie napraw głównych samochodów Star-20 nastąpiło obecnie całkowite zahamowanie napraw samochodów Star-W-14; naprawy te zaczęły być przez ZNS Solec Kujawski wykonywane dopiero w I kwartale 1955 r.; oznacza to w praktyce wielomiesięczny przestój poważnych ilości tych wozów.

5) Nierozwiązana dotąd sprawa rozbudowy zaplecza technicznego transportu samochodowego wielu resortów, które cierpi na chroniczny niedorozwój. Średnio biorąc ponad 30 proc. samochodów parku resortowego nie ma zaplecza technicznego w postaci choćby prowizorycznej stacji obsługi i warsztatu naprawczego.

Nie trzeba wyjaśniać, w jak bardzo niekorzystny sposób wpływają na wyniki techniczno-eksploatacyjne, a więc i na wyniki ekonomiczne resortowych gospodarstw samochodowych choćby tylko wyżej wymienione wysoce niepokojące zjawiska.

Nie wydaje się zresztą, aby wszystkie one nie były możliwe, i to stosunkowo prostą drogą, do zlikwidowania.

* * *

Nowa sytuacja, w jaką ze względu na stopniowe nasycanie się taborem samochodowym zaczyna wchodzić nasza gospodarka krajowa, narzuca konieczność rewizji istniejących obecnie form organizacyjnych transportu samochodowego.

Nowe, wyższe niż obecne, formy organizacyjne powinny zabezpieczyć lepsze, niż dotąd, wykorzystanie krajowego parku samochodów i uzyskanie większej wydajności przewozowej taboru.

Z tego punktu widzenia interesujące są badania, prowadzone przez Instytut Transportu Samochodowego i Instytut Kolejnictwa (patrz artykuł W. Młodzieckiego p. t. „Koordynacja transportu kolejowego i samochodowego” — Transport nr 9 i 10/54). Wymaga rozstrzygnięcia coraz bardziej paląca w wielu resortach kwestia: czy transport własny przedsiębiorstw nieprzewozowych (jak w Min. Bud. Miast i Osiedli — z wyjątkiem budownictwa Warszawy), czy obok transportu własnego branżowe interwencyjne przedsiębiorstwa transportowe (jak w Min. Bud. Przem.), czy też rejonowe branżowe przedsiębiorstwa przewozowe (jak w Min. Łączności). Nie jest również dotąd rozwiązana

Wspomnieliśmy wyżej, że nasycenie gospodarki krajowej taborem samochodowym stwarza warunki dla

sprawa organizacyjnego ujęcia współpracy w zakresie transportu tego rodzaju sezonowo pracujących a uzupełniających się resortów, jak rolnictwo i leśnictwo itd., itd.

Wydaje się, że właśnie obecnie, w okresie walki o obniżkę kosztów własnych transportu i o obniżkę

udziału kosztów transportu w kosztach własnych produkcji podstawowej — zagadnienia natury organizacyjnej powinny być przedyskutowane i rozstrzygnięte, tak, aby w nowy plan 5-letni można było wejść z wyższą, zapewniającą lepsze wyniki ekonomiczne organizacją transportu samochodowego w kraju.

IGNACY SZEMBERG (Warszawa)

Transport samochodowy w resorcie górnictwa

Resort górnictwa posiada liczny park samochodowy, stanowiący poważną pozycję w parku samochodowym gospodarki narodowej. Eksploatacja węgla, budowa nowych kopalń, poszukiwania i wiercenia geologiczne, praca przedsiębiorstw przemysłowych, należących do resortu górnictwa — wszystko to jest nie do pomyślenia bez masowego użycia ciężarowego transportu samochodowego. Wraz ze wzrostem zadań, stawianych resortowi górnictwa wzrosły ogromnie zadania transportu samochodowego. W początkowym okresie pojazdy były przydzielone poszczególnym zakładom produkcyjnym, co spowodowało utworzenie dużej ilości małych gospodarstw samochodowych. Karłowate rozmiary gospodarstwa samochodowego pociągały za sobą bezplanowość w wykorzystaniu taboru samochodowego, niskie wskaźniki eksploatacyjne, złą organizację prac ładunkowo-wyładunkowych, wreszcie niewłaściwą organizację obsługi technicznej i napraw. Drobne gospodarstwa samochodowe nie były w stanie posiadać wykwalifikowanego kierownictwa i właściwej kontroli, były duże rezerwy przewozowe, rosły niewspółmiernie wydatki na przewozy samochodowe.

Posiadanie dużej ilości taboru oraz ważne znaczenie transportu samochodowego w produkcji górniczej spowodowały konieczność dokonania analizy organizacyjnych, technicznych i ekonomicznych warunków pracy tego taboru oraz ustalenia takich form i metod pracy transportu, które zaspokoiłyby w pełni potrzeby przemysłu, a jednocześnie byłyby zgodne z wymogami prawidłowej eksploatacji taboru.

W oparciu o Uchwały Prezydium Rządu z dnia 2.VI.51 r. w sprawie organizacji służb transportowych w urzędach i jednostkach gospodarki społecznej oraz Uchwałę z dnia 17.XI.51 r. w sprawie podziału zadań w ciężarowym transporcie drogowym, wzorując się na organizacji transportu samochodowego w Związku Radzieckim, powołano do życia w 1951 r. Przedsiębiorstwo Transportowe Budownictwa Węglowego obsługujące przedsiębiorstwa i zakłady podległe Centralnemu Zarządowi Budownictwa Węglowego; poza tym powołano również Biura Transportowe podległe Zjednoczeniom Przemysłu Węglowego dla obsługi kopalń.

Analizując działalność PTBW i Biur Transportowych można stwierdzić, że organizacja specjalizowanych branżowych przedsiębiorstw transportowych, pracujących na zasadzie rozrachunku gospodarczego, jest całkowicie uzasadniona zarówno z punktu widzenia właściwego zabezpieczenia potrzeb transportowych, jak i wykorzystania taboru.

Wyniki pracy branżowych przedsiębiorstw, w porównaniu z pracą komórek transportu własnego wskazują wyraźnie, że tabor branżowy ma znacznie wyższe wskaźniki pracy od taboru własnego, rozproszonego w małych komórkach transportowych (patrz tabela 1).

Przytoczone dane świadczą o słuszności dokonywanych zmian w organizacji transportu samochodowego i konieczności dalszej pracy nad pogłębieniem istniejącej organizacji branżowych przedsiębiorstw, jak również tworzeniem dalszych branżowych przedsiębiorstw transportowych.

Przeszkodą w uregulowaniu stosunków między przedsiębiorstwem transportowym, a przedsiębiorstwem obsługiwanym jest silnie zakorzenione przeświadczenie o konieczności posiadania „własnego” transportu, co jest niemal równoznaczne z rezygnacją

z walki o właściwą eksploatację oraz o lepsze wykorzystanie taboru. Zorganizowanie branżowych przedsiębiorstw transportowych uwalnia przedsiębiorstwa

TABLICA I

Wyszczególnienie	Transport	1952	1953
Stan ilościowy taboru	branżowy	47,6	57,9
	własny	52,4	42,1
Przewóz w tonach	branżowy	57,0	72,7
	własny	43,0	27,3
Praca przewozowa w t/km	branżowy	55,0	71,6
	własny	45,0	28,4
Wykonany przewóz przez 1 samochód inwentarzowy w tonach	branżowy	146,0	183,6
	własny	100,0	100,0
Wykonana praca przewozowa przez 1 samochód inwentarzowy w t/km	branżowy	134,3	193,5
	własny	100,0	100,0

obsługiwane od skomplikowanych funkcji związanych z eksploatacją, obsługą i naprawami samochodów, ale jednocześnie stawia postulat, by przedsiębiorstwo obsługiwane znało swoje potrzeby przewozowe, zaplanowało je w odpowiednim czasie, dokonywało we właściwym czasie czynności ładunkowych, wreszcie kontrolowało odpowiednio dokumenty pracy samochodów.

Szereg przedsiębiorstw należących do resortu górnictwa, a m. in. i kopalń (pomimo długiego już okresu istnienia transportu branżowego w resorcie) nie zdobyło się dotychczas na opracowanie realnego, odzwierciedlającego faktyczne potrzeby planu potrzeb przewozowych, mimo, że instrukcja w sprawie operatywnego planowania przewozu ładunków (zarządzenie Przewodniczącego PKPG Nr 295 z dnia 12.X.53), wyraźnie podkreśla konieczność opracowywania i przedstawiania służbie transportowej całokształtu konkretnych zadań przewozowych. Opracowanie tych zadań powinno nastąpić na podstawie operatywnych planów (lub projektów planów) produkcji, zaopatrzenia, zbytu, zatrudnienia (przewozy pracownicze) oraz potrzeb gospodarczych i socjalnych jednostki planującej.

W praktyce spotyka się jednak często „uproszczone” niekiedy „metody” planowania potrzeb przewozowych, polegające na podawaniu danych z okresów ubiegłych. „Metoda” ta nie odzwierciedla faktycznych potrzeb przewozowych, gdyż nie uwzględnia zmian w wielkości produkcji oraz ulegających zmianie warunków organizacyjnych.

Brak realnych planów potrzeb przewozowych powoduje przekształcanie przedsiębiorstw i biur transportowych w bazy wynajmu samochodów oraz uniemożliwia branżowemu transportowi organizowanie całego procesu transportowego.

Analiza potrzeb transportowych resortu wskazuje, że potrzeby te rosną stale, przy czym znacznie szybciej, niż wzrost podstawowej produkcji resortu, tzn. wzrost wydobywania węgla,

Przyjmując wydobycie 1950 r. za 100 i dokonywane przewozy samochodowe w przeliczeniu na 1 tonę wydobytego węgla również za 100, otrzymamy następujące wskaźniki wzrostu względnego:

TABLICA II

Wyszczególnienie	1950	1951	1952	1953
Przyrost produkcji	100,0	105,0	108,0	112,8
Wzrost przewozów na 1 tonę wydobytego węgla	100,0	138,0	270,0	307,0

Uzasadnienia przyczyny takiego stanu należy szukać w przejściu przewozów kolejowych w promieniu 30 klm przez transport samochodowy, w znacznym zwiększeniu przewozów w budownictwie, w wypieraniu przewoźnika nieuspołecznionego oraz w narastającym przewozie pracowników.

Negatywną zaś przyczyną takiego stanu rzeczy jest niedostateczna jeszcze umiejętność organizowania przewozu oraz spotykany niekiedy nieprzychylny stosunek do rozwinięcia słusznej organizacji przedsiębiorstw branżowych.

Częste jest jeszcze zjawisko, że przedsiębiorstwa i kopalnie, obsługiwane przez branżowy transport, nie widzą w nim przewoźnika masy towarowej, a żądają jedynie podstawiania samochodów, pragnąc nimi do w pełni dysponować. Poszczególne przedsiębiorstwa i kopalnie nie umieją jeszcze określać na dany dzień swych potrzeb przewozowych i zgłaszać Biurom Transportowym tych potrzeb wyrażonych w tonach i tono/km.

W wyniku powyższego branżowe przedsiębiorstwa, powołane w zasadzie do organizowania procesu transportowego, usiłują się przekształcić w przedsiębiorstwa wynajmu samochodów. Przy takiej „organizacji” towarzyszy im i usprawiedliwia stosowanie wysoce pracochłonnej ręcznej pracy przy naładunku i wyładunku ładunków masowych, jak np. cegły, zamykając oczy na istniejące przy tym olbrzymie marnotrawstwo (śmieszka). Taka „organizacja” jest przyczyną, że rosnące potrzeby przewozowe trzeba pokrywać zwiększoną ilością samochodów.

Niesłuszna jest również, stosowana dotychczas, praktyka oddzielnego odbioru towarów przez poszczególne kopalnie. Częstym zjawiskiem są fakty, że samochody tego samego biura transportowego, skierowane do poszczególnych kopalń, spotykają się przed składnicami, dokąd przyjeżdżają po odbiór kilkuset kilogramów ładunku, przy czym każda kopalnia oddzielnie wysyła upoważnionego pracownika po odbiór drobnych partii tego samego ładunku. Zresztą, węgiel nie jest pod tym względem wyjątkiem, gdyż podobna sytuacja istnieje również w nowoutworzonym Przedsiębiorstwie Transportowym Przemysłu Naftowego.

Jak dalece niesłuszna jest taka praktyka, świadczy korespondencja kol. Miszudy zamieszczona w nr 5 „Transportu” pt. „Co daje centralna dyspozycja taboru”. Doświadczenie Rudzkiego Biura Transportowego wyraźnie wskazuje na ścisły związek wydajności pracy przewozowej z organizacją przewozu, wskazuje na konieczność przeorganizowania pracy działów eksploatacji i uwzględnienia słusznego doświadczenia. Opierając się na uzyskanym doświadczeniu, można wysunąć szereg wniosków zmierzających do usprawnienia wzajemnej współpracy między jednostkami obsługiwanymi a transportowymi, jak również usprawnienie pracy i organizacji branżowych przedsiębiorstw.

Warunkiem koniecznym jest, aby przedsiębiorstwa obsługiwane przez transport branżowy — właściwie i prawidłowo ustalały wielkość masy towarowej i przedstawiały tę wielkość w formie planu przewozów.

Chodzi o właściwą rolę tej części planu. Istniejące wypadki przekraczania planu przewozów o kilka lub o kilkaset procent, mówią same o wartości tych planów. Ważnym również warunkiem jest wzmocnienie odpowiedzialności branżowych przedsiębiorstw za peł-

ne wykonanie przedłożonego przez usługobiorcę planu przewozowego.

Chodzi o doprowadzenie do końca zasady, że z chwilą powstania branżowego przedsiębiorstwa i przyjęcia przewozów przez to przedsiębiorstwo — usługobiorca uwolniony zostaje od wszystkich spraw, związanych z realizacją planu przewozów. Uznanie tej zasady za słuszną wymaga dokonania zmiany w istniejących zakresach działania i schematach organizacyjnych i Przedsiębiorstw Transportowych w resorcie.

Byłoby więc słuszne, aby branżowe przedsiębiorstwa wzięły na siebie obowiązek kontraktowania przewoźnika obcego, w przypadku gdy własna zdolność przewozowa okazuje się niewystarczającą dla wykonania zadań, wynikających z planu przewozów.

Wydaje się słuszne i konieczne z punktu widzenia walki o wzrost wydajności pracy — utworzenie w ramach branżowych przedsiębiorstw — komórek spedycyjnych, które przejmą na siebie organizowanie masy towarowej do przewozu w zastępstwie klienta — usługobiorcy i na jego rachunek.

Poważnym hamulcem w walce o wzrost wydajności pracy przewozowej w branżowych przedsiębiorstwach resortu jest obowiązujący obecnie regulamin płacy. Regulamin płacy kierowców nie uwzględnia roli kierowcy w walce o wydajność pracy przewozowej; nie uwzględnia czynnika materialnego zainteresowania kierowców w osiąganiu coraz to wyższych wskaźników eksploatacyjnych i usprawniania procesu transportowego.

Opracowywany obecnie przez odpowiednie czynniki nowy regulamin płac dla kierowców w zasadzie w sposób prawidłowy rozwiązuje zagadnienie materialnego zainteresowania kierowców wynikami pracy przewozowej.

Należy jednak już w fazie omawiania i dyskusowania projektu regulaminu płac wskazać, że efekty tego regulaminu nastąpią wówczas, gdy zaistnieją odpowiednie warunki organizacyjne w jakich pracować będzie tabor samochodowy a więc i kierowca. Tym koniecznym warunkiem jest centralizacja taboru w przedsiębiorstwie oraz prawidłowa organizacja w oparciu o istniejące doświadczenie i praktykę. Również ważną wydaje się z punktu widzenia rozwoju branżowych przedsiębiorstw — prawidłowa i sprawliwa ocena ich działalności.

Częstokroć ocenia się wyniki pracy organizacji transportowych przez porównywanie wskaźników eksploatacyjnych. Jest to słuszne tylko w tym wypadku, gdy warunki pracy tych organizacji są takie same. Trudno np. w warunkach resortu górnictwa porównywać wskaźniki osiągane przez Biuro Transportowe, obsługujące Przedsiębiorstwa Geologiczne ze wskaźnikami Biura Transportowego, obsługującego kopalnię węgla lub też porównywać wskaźniki Przedsiębiorstwa Transportowego Przemysłu Naftowego ze wskaźnikami osiąganymi przez Przedsiębiorstwa Transportowe Budownictwa Węglowego. Bezwzględne porównywanie wskaźników i opieranie na tym porównaniu oceny pracy tych przedsiębiorstw prowadzi do mylnych wniosków.

Jest rzeczą jasną, że wskaźniki mówią bardzo dużo o jakości pracy transportu, ale również o pracy transportu dużo mówi stopień zabezpieczenia potrzeb transportowych. Wskaźniki techn.-ekspł. pokazują w jakich warunkach odbywała się praca przewozowa. Warunki te w różnych działach gospodarki narodowej bywają różne. Dla pełnej więc oceny i porównywalności konieczna jest ocena z punktu widzenia najdoskonalszego zapewnienia obsługi transportowej danej gałęzi gospodarki narodowej, czy też przemysłu.

Narastające zadania, stawiane przed gospodarką narodową, wymagają również odpowiedniego wzrostu zdolności przewozowej ze strony transportu samochodowego.

Te narastające zadania należy bezwzględnie wykonać ale nie tylko drogą zwiększenia ilości taboru, lecz przede wszystkim przez zwiększenie wydajności pracy przewozowej. Takie rozwiązania narastających zagadnień przewozowych nakazane są nam przez uchwały II Zjazdu PZPR. Drogą do realizacji tego zadania jest dalsza praca nad właściwym wykorzystaniem środków transportowych i nad właściwą organizacją przewozów.

Z dyrektyw do piątego planu 5-letniego ZSRR, zatwierdzonych przez XIX Zjazd KPZR widzimy, że produkcja sprzętu samochodowego w ZSRR wzrosła w tym czasie o 20%, zaś obrót towarowy w transporcie samochodowym wzrosł o 80%. Dyrektywy podkreślają, iż dla realizacji tych zadań należy stale po-

lepszać wykorzystanie samochodów, a jednocześnie obniżyć koszty własne transportu drogowego, co winno być osiągnięte przede wszystkim przez doprowadzenie do końca scalenia baz samochodowych o znaczeniu resortowym. Jest to droga, którą jako jedyne słuszną i prawidłową należy stosować w resorcie górnictwa.

H. MUELLER (Warszawa)

Działalność Sekcji Ekonomiki Transportu

Dnia 26. 10. 1953 r. na walnym zebraniu organizacyjnym została utworzona Sekcja Ekonomiki Transportu Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego.

Zgodnie z zadaniami postawionymi przed PTE przez Polską Akademię Nauk głównym zadaniem Sekcji Ekonomiki Transportu jest popularyzacja marksistowsko-leninowskiej wiedzy ekonomicznej i wiązanie pracy naukowej z praktyką gospodarczą.

Organizowanie w ramach Sekcji Ekonomiki Transportu — zespołów branżowych pracowników nauki i życia zawodowego, interesujących się poszczególnymi dziedzinami ekonomiki transportu pozwala na szerokie stosowanie różnorodnych form pracy kolektywnej oraz na wzajemną wymianę doświadczeń między pracownikami nauki i działaczami życia gospodarczego, a także na rozwinięcie wszechstronnej krytyki i samokrytyki.

Sekcja Ekonomiki Transportu staje się więc platformą na której zostaje uzyskana więź opracowań naukowych z praktyką oraz odbywa się sygnalizowanie nauce aktualnych dla budownictwa socjalistycznego zagadnień, wysuwanych przez praktykę i w efekcie czego następuje przyciąganie pracowników naukowych do rozwiązywania problemów teoretycznych, wynikających z aktualnej działalności transportu w Polsce Ludowej.

Uzyskanie jaknajściślejszej więzi z pracami naukowymi i doświadczeniami produkujących praktyków ZSRR i Krajów Demokracji Ludowej pozwala na wzbogacenie i pogłębienie problematyki prac Sekcji. Sekcja Ekonomiki Transportu postawiła sobie zatem za zadanie stworzenie ośrodka wymiany myśli, skupiającego wokół siebie zarówno pracowników naukowych jak i praktyków.

Zgodnie z regulaminem pracy Sekcji Ekonomiki Transportu realizacja w/w celów i zadań następuje poprzez:

1. Organizowanie zebrań naukowo-dyskusyjnych nad wybranymi zagadnieniami z zakresu ekonomiki transportu,
2. inicjowanie i rozwijanie kontaktów, współpracy i wymiany wyników badań i doświadczeń praktyki w dziedzinie ekonomiki transportu — ze światem nauki i instytucjami naukowymi ZSRR i krajów demokracji ludowej,
3. współpracę z branżowymi instytucjami naukowymi, organizacjami i uczelniami,
4. prowadzenie akcji odczytowych na tematy bezpośrednio i pośrednio związane z transportem,
5. inicjowanie wydawnictw naukowych, fachowych podręczników oraz wydawnictw periodycznych, przez opracowywanie wniosków i postulatów do właściwych władz i organizacji,
6. opracowywanie odpowiednich wniosków i postulatów do właściwych władz i organizacji, w sprawach dotyczących ekonomiki transportu,
7. kwalifikowanie merytoryczne, przedłożonych do jej oceny, prac oryginalnych i tłumaczeń — przygotowanych do druku,
8. opiniowanie na zlecenie zainteresowanych instytucji, projektów akcji gospodarczych, organizacyjnych i naukowych w zakresie ekonomiki transportu,
9. tworzenie sekcji terenowych i komórek korespondentów sekcji dla powiązania pracy naukowej z potrzebami życia,
10. zorganizowania w ramach Klubu Ekonomistów Polskich w Warszawie działu ekonomistów transpor-

towców dla wymiany poglądów i pogłębienia współpracy między członkami Sekcji,

11. zorganizowanie w ramach Biblioteki Towarzystwa i jego Oddziałów specjalnych działów ekonomiki transportu,

12. prowadzenie ewidencji prac naukowo-badawczych, prac magisterskich, ewentualnie prac dyplomowych,

13. wydawanie dla swoich członków komunikatów wewnętrznych, informujących o pracach Sekcji, potrzebach i postulatach transportu, o nowych wydawnictwach i projektach wydawnictw itp.

14. wykonywanie innych prac niezbędnych dla rozwoju Sekcji i realizacji jej zadań.

Prace sekcji zostały zorganizowane w ramach sekcji warszawskiej oraz sekcji terenowych w Sopocie, Szczecinie i Wrocławiu. Sekcja warszawska wyłoniła 4 zespoły branżowe, a mianowicie:

Zespół Transportu Kolejowego, Drogowego i Spedycji, Morskiego oraz Wodnego Śródlądowego.

Sekcje terenowe specjalizują się w poszczególnych gałęziach transportu a mianowicie: Sekcja w Szczecinie — transport śródlądowy, Sekcja w Sopocie — transport morski oraz Sekcja we Wrocławiu — żegluga śródlądowa.

Począwszy od m-ca marca br. zostały zorganizowane regularnie dyskusyjne posiedzenia naukowe wszystkich zespołów Sekcji Ekonomiki Transportu. W związku z tym w okresie od marca do czerwca br. włącznie w każdym miesiącu miało miejsce średnio 7 dyskusyjnych plenarnych posiedzeń naukowych, z czego 4 przypadało na sekcję warszawską, a 3 na sekcje terenowe. Poza tym odbyto szereg posiedzeń w mniejszych grupach dla przedyskutowania zagadnień organizacji pracy Sekcji, jak i tematyki zagadnień wnoszonych na dyskusyjne posiedzenia plenarne Sekcji.

W dyskusyjnych plenarnych posiedzeniach naukowych brali udział pracownicy naukowi i specjaliści z wyższych uczelni, instytutów naukowo-badawczych, biur studiów, poszczególnych resortów i z zainteresowanych przedsiębiorstw.

Tematyką dyskusyjnych posiedzeń naukowych były objęte następujące zagadnienia:

Transport kolejowy

1. Podział dochodu taryfowego z przewozu ładunków przy zastosowaniu metody reprezentacyjnej,
2. Zasady premiowania służby handlowo-taryfowej
3. Zasady budowy kolejowych taryf towarowych w świetle potrzeb gospodarki planowej
4. Metody walki o polepszenie obrotu wagonu
5. Koordynacja działalności transportu kolejowego i samochodowego oraz sposoby i efekty wprowadzania jej w życie
6. Zagadnienia usprawnienia rachunku kosztów w transporcie kolejowym
7. Założenie ekonomiczne dla ustawienia rachunku kosztów własnych i rozrachunku gospodarczego
8. Rozrachunek gospodarczy jednostek kolejowych w świetle doświadczeń kolei czeskosłowackich

Transport drogowy i spedycja

1. Ocena wydawnictw książkowych z zakresu transportu samochodowego,
2. Metoda oceny wykonania planu przewozów w transporcie samochodowym,

3. Założenia ekonomiczne dla ustawienia zadań przewoźnika publicznego w przewozach dokonywanych transportem drogowym,

4. Założenia ekonomiczne dla podziału przewozów dystrybucyjnych pomiędzy przewoźnika publicznego a transport branżowy resortów gospodarczych,

5. Założenia ekonomiczne dla działalności transportu samochodowego w obsłudze budownictwa,

6. Zagadnienie współpracy transportu samochodowego z kolejowym.

Transport morski

1. Zagadnienie podstawowego miernika produkcji w transporcie morskim,

2. Wpływ wskaźników techniczno-eksploatacyjnych na poziom kosztów własnych w żegludze morskiej,

3. Założenia ekonomiczne dla ustawienia rentowności floty morskiej,

4. Instrumentalizm polskiej żeglugi morskiej,

5. Koncepcja ekonomiczna tranzytu w gospodarce planowej,

6. Umowy planowe o przewóz morzem ładunków całkowatych,

7. Wahania okresowe w porcie szczecińskim i metody ich likwidacji.

Transport wodny śródlądowy

1. Potrzeba analizy i metody ustalenia kosztów własnych w żegludze śródlądowej,

2. Metodyka ustalania potoków towarowych w transporcie rzeczny i kolejowy,

3. Założenia ekonomiczne dla systemu eksploatacji żeglugi na Odrze,

4. Polityka taryfowa w przewozach towarowych żeglugi śródlądowej,

5. Wydawnictwa z zakresu żeglugi śródlądowej.

Ogólne

1. Zagadnienia planowania przewozów,

2. Elementy porównywalności kosztów własnych w transporcie,

3. Wzrost szybkości handlowej jednym ze sposobów przyspieszenia szybkości środków obrotowych,

4. Rozwój metodologii planowania w transporcie w latach 1945 — 1954.

Poza tym w okresie po II Zjeździe PZPR zostały wygłoszone następujące referaty:

1. Zadania transportu drogowego w świetle uchwał II Zjazdu,

2. Zadania żeglugi morskiej w świetle uchwał II Zjazdu,

3. Zadania żeglugi śródlądowej w świetle uchwał II Zjazdu.

Szczegółowa tematyka powyżej wymienionych zagadnień, która była przedmiotem dyskusyjnych posiedzeń naukowych Sekcji Ekonomiki Transportu, jest zawarta w 20 komunikatach Sekcji, wydanych w okresie do przerwy wakacyjnej tj. do m-ca czerwca br. włącznie.

Szeroka i aktualna tematyka objęta naukowymi posiedzeniami dyskusyjnymi Sekcji Ekonomiki Transportu oraz stosunkowo duża frekwencja praktyków z resortów transportowych, handlu zagranicznego, finansów, a także z pionów transportowych resortów gospodarczych jak i liczny udział w posiedzeniach przedstawicieli katedr ekonomiki transportu oraz instytutów naukowych stwarza coraz bardziej zwiększające się podstawy do umocnienia więzi teorii z praktyką w zakresie ekonomiki transportu, umożliwiając z jednej strony rozwijanie pracy teoretycznej w oparciu o żywy konkretny materiał, a z drugiej strony stwarza możliwości dla popularyzacji wiedzy ekonomicznej w drodze szerokiej naukowej dyskusji nad problemami, wyśnuwanymi przez praktykę walki o socjalizm na odcinku ekonomiki transportu.

W pracach Sekcji — rozpoczynających się po przerwie wakacyjnej bieżącego roku — kontynuowane będą nadal dyskusyjne posiedzenia naukowe. Poza tym zagadnienia stanowiące decydujące ogniwa w walce o obniżkę kosztów własnych i usprawnienie pracy transportu będą przedmiotem sesji Konferencji Ekonomicznych. Opracowanie tych zagadnień będzie oparte o szeroki aktywny pracowników poszczególnych rodzajów transportu oraz o udział Katedr i instytutów naukowych.

Dalszym zamierzeniem programowym Sekcji jest rozszerzenie popularyzacji dorobku Sekcji poprzez wydawanie prac Sekcji w ramach popularno naukowej biblioteczki ekonomicznej transportu oraz przez działalność odczytową, przeprowadzaną na terenie zainteresowanych danym zagadnieniem zakładów pracy. Ważnym zamierzeniem programowym jest także nawiązanie współpracy i wymiany wyników badań i doświadczeń z dziedziny ekonomiki transportu — ze światem nauki i instytucjami naukowymi ZSRR i krajów demokracji ludowej.

W zakresie podnoszenia wiedzy ekonomicznej transportowców Sekcja zamierza zorganizować kursokonferencje, mające za zadanie pogłębienie wiadomości dotyczących roli transportu w zaopatrzeniu gospodarki narodowej, oświecając zagadnienie pracy transportu od strony potrzeb gospodarki materiałowej i obrotu towarowego w przemyśle, budownictwie, handlu i rolnictwie. Ponadto — dla podniesienia poziomu wyszkolenia ekonomicznego pracowników pionów transportowych resortów gospodarczych — Sekcja opracowuje program szkolenia zaocznego z zakresu ekonomiki transportu.

J. OLSZEWSKI I W. PALICA (Gdynia)

Wyładunek zboża w portach

W bieżącym roku, mimo pewnej poprawy sytuacji na odcinku zbożowym w naszym kraju, stoimy jeszcze przed potrzebą importu pewnej, aczkolwiek nieco mniejszej niż w roku ubiegłym, ilości zbóż.

Przed naszym aparatem spedycyjno-transportowym i portami stanęło trudne i odpowiedzialne zadanie, tym trudniejsze, że znaczna masa zbożowa musiała być przeładowana w stosunkowo krótkim okresie. O ile weźmiemy pod uwagę, że równoległe z importem na potrzeby kraju przez porty nasze przechodziły znaczne ilości zboża w tranzycie, jak również i to, że nie były one nastawione i przygotowane na ten kierunek przerzutu, jasne jest, że tylko maksymalna mobilizacja wszystkich czynników mogła zapewnić powodzenie tej operacji transportowej, którą słusznie, ze względu na rozmiary, nazwano akcją zbożową.

Dla wyciągnięcia właściwych wniosków na przyszłość konieczny jest chociażby pobieżny i siłą rzeczy

niewielki schematyczny rzut oka na przebieg akcji, z uwzględnieniem jej szczytowych momentów.

W poszczególnych fazach akcji, chronologicznie rzecz biorąc, wydzielić można następujące części:

- 1) zawarcie transakcji (strona handlowa),
- 2) zapewnienie środków transportowych (frachtowanie tonażu),
- 3) organizacja przerzutu zboża przez porty i rozproszczenie na kraj.

Wykonanie pierwszego zadania przejęło na siebie MHZ, które za pośrednictwem Centrali h. z. „Rolimpex” sfinalizowało kontrakty kupna—sprzedaży z wchodzącymi w grę kontrahentami. Niezależnie od zapewnionych dostaw ze Związku Radzieckiego oraz krajów demokracji ludowej, których terminowe wykonanie nie budziło obaw, zawarło szereg kontraktów z państwami kapitalistycznymi, jak Argentyna, Turcja,

Francja i Szwecja. Najpoważniejszym dostawcą tej grupy była Argentyna.

W miarę zawierania kontraktów w relacjach, w których strona polska posiadała gestię transportową, (dostawy na warunkach fob z Argentyny i Turcji), do akcji włączał się państwowy makler frachtujący — przedsiębiorstwo „Polfracht”. Zadaniem jego było zapewnienie wystarczającego tonażu okrętowego dla zakupionej masy towarowej. Umowy przewozowe zawarte zostały w relacji europejskiej na podstawie uniwersalnego czarteru „Gencon”, w relacji argentyńskiej na podstawie czarteru „Centrocon” z odpowiednimi adaptacjami do naszych warunków portowych. Nad zapewnieniem należytych informacji o pozycjach statków i ich przypuszczalnym nadejściu czuwał państwowy agent i makler klarujący — Morska Agencja. Z uwagi na momenty koordynacyjne należyty i terminowy serwis informacyjny stawał się sprawą pierwszorzędnej wagi.

Założenia niniejszego artykułu nie pozwalają na zajęcie się bliższe dwoma pierwszymi punktami, nieco więcej uwagi poświęcimy punktowi trzeciemu — sprawie przerzutu zboża przez porty i dalszego rozprządzenia go w kraju.

Jak już wyżej wspomniano, porty nie były przygotowane na akcję w takich rozmiarach, toteż siłą rzeczy wykazywały braki zarówno organizacyjne, jak i w wyposażeniu technicznym. Organizacja przerzutu zboża do tej pory znajdowała się w ręku c.h.z. „Rolimpex” z tym jednak, że czynności spedycyjne, w drodze dwustronnego porozumienia („Rolimpex” — Państwowe Zakłady Zbożowe), podzielono w ten sposób, że „Rolimpex” wykonywał spedycję morską, a Państwowe Zakłady Zbożowe spedycję lądową. Dopóki

zboże przeładowywano wyłącznie przez elewatory, podział taki miał uzasadnienie i oba przedsiębiorstwa były w stanie, nawet w okresie zwiększonego nasilenia masy towarowej, podołać zadaniom przeładunkowym.

Poważne zwiększenie masy towarowej spowodowało konieczność włączenia do akcji jeszcze jednego partnera — przedsiębiorstwo C. Hartwig. Tak więc przy przerzucie zboża współpracowały trzy przedsiębiorstwa zajmujące się czynnościami spedycyjnymi. Podział zadań był następujący:

„Rolimpex” — załatwianie wszelkich formalności w stosunku do statku (łącznie z odprawą celną),

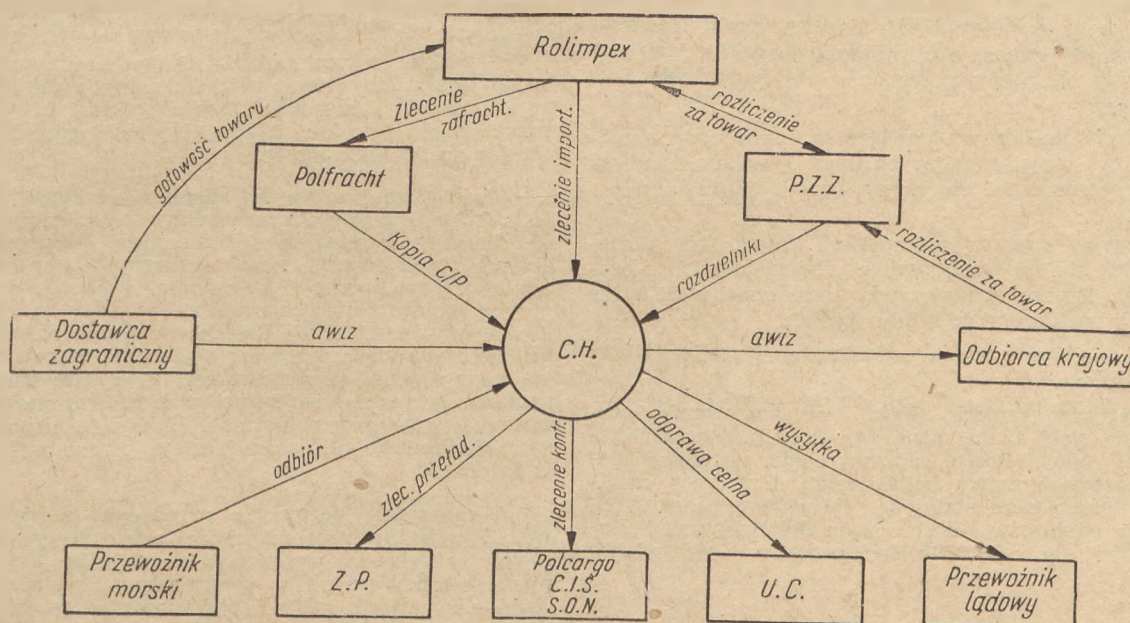
C. Hartwig — organizacja przeładunku na wolnych nabrzeżach w ruchu bezpośrednim: burta-wagon i burta-barka,

P.Z.Z. — organizacja przeładunku w relacjach burta-elewatorem i elewatorem-wagonem.

Utrzymanie ścisłego rozdziału funkcji, przez cały czas trwania akcji było niemożliwe ze względu na konieczność, w niektórych wypadkach, przesuwania tego samego statku z rejonu obsługiwanego przez P.Z.Z. do rejonu obsługiwanego przez Hartwiga i odwrotnie.

Układ taki mógł spowodować poważne konflikty i nieporozumienia odnośnie kompetencji i zakresu czynności poszczególnych przedsiębiorstw, co z kolei mogło odbić się ujemnie na przebiegu akcji. Dlatego też jako czynnik koordynacyjny i rozstrzygający kwestie sporne występował z ramienia handlu zagranicznego pełnomocnik dla akcji zbożowej.

Pomijając w tym miejscu szczegóły przebiegu akcji, omówimy pokrótce punkty przeładunkowe zboża w portach. Można je podzielić na cztery grupy, a mianowicie:



1) elewatory stałe — przeładunek automatyczny do elewatorów oraz pomocniczy na barki przy pomocy dźwigów chwytakowych, urządzeń przeładunkowych statku względnie elewatora pływającego (w Gdyni);

2) elewator pływający — zasadniczo przeładunek w relacji statek-wagon;

3) wolne nabrzeża — przeładunek przy pomocy dźwigów chwytakowych w relacji statek-wagon oraz urządzeń przeładunkowych statku w relacji statek-barka;

4) Świnoujście — punkt ten należało wydzielić jako charakterystyczny dla warunków przeładunkowych Szczecina. Oddliczając na barki i częściowo na wagony przy pomocy dźwigów chwytakowych dla zmniejszenia zanurzenia statku i umożliwienia wejścia do właściwego portu przeładunkowego.

Fakt, że w okresie największego nasilenia dopływu zboża przeładowywano równocześnie w naszych portach 10 — 12 wielkich statków, dowodzi niezwykle wysiłku portów i niespotykanej dotąd koncentracji urządzeń przeładunkowych dla terminowej obsługi transportów zbożowych. Mimo pewnych mankamentów jakie miały miejsce, porty podołały postawionym przed nimi zadaniom, nadrobiąc niedostateczne przygotowanie techniczne elastycznością i rzutkością dyspozycji.

Na podstawie zdobytego doświadczenia celowo będzie jednak wysunąć pewne wnioski i wskazać na konieczność wyrównania istniejących braków tak technicznych jak i organizacyjnych. Poprawa warunków sprawnego przerzutu zboża może być wykorzystana również przy przeładunkach innych towarów.

Przejście od ekonomii politycznej do ekonomiki branżowej będzie więc stopniem przejścia od ogólnych określeń do spraw konkretnych i szczególnych. Dalszym stopniem do zagadnień konkretnych będzie przejście od problemów ekonomiki transportu do ekonomiki transportu morskiego, kolejowego, samochodowego z ich szczególnymi zagadnieniami⁵⁾.

Jednakże stosunku części do całości nie można traktować jako czegoś uproszczonego. Ekonomiki dziedzin, czy branż są częścią, ale i nie tylko częścią ekonomii politycznej, są czymś więcej — są jej konkretyzacją. Jak to należy rozumieć? W konsekwencji rozwoju społecznego podziału pracy, a szczególnie z powstawaniem kapitalistycznego przemysłu maszynowego, intensywnie rozwija się wydzielenie różnych nowych dziedzin, czy branż produkcji. Wyodrębnianie odbywa się nadal w ustroju socjalistycznym. Tak więc następuje pogłębianie się podziału pracy w społeczeństwie.

Słusznie stwierdzają Szemajew i Koszliacki, powtarzając za Marksem, iż „wyodrębnienie transportu jako samodzielnej gałęzi przemysłu nastąpiło na skutek społecznego podziału pracy na zasadzie zróżnicowania jej instrumentów i zróżnicowania rodzajów wytwórczości. Górnictwo, rolnictwo, manufaktura, transport i inne są wyodrębniającymi się w następstwie podziału społecznego pracy odgałęzieniami, a co za tym idzie specjalnymi dziedzinami zastosowania kapitału produkcyjnego. Na tym też między innymi polega odrębność transportu wyodrębnionego w następstwie społecznego podziału pracy i transportu wewnątrz zakładowego, który służy do technicznego podziału pracy w obrębie przedsiębiorstwa i nie może być od przedsiębiorstwa oddzielony⁶⁾. Cytowani autorzy rozpatrują wyodrębnienie się transportu w jego kulminacyjnej fazie w kapitalizmie, ale i my jesteśmy świadkami powstawania nowych dziedzin produkcji w naszym państwie ludowym. W nowopowstałej gałęzi czy dziale produkcji nie rodzą się nowe stosunki produkcyjne, lecz rozciągają się na nie istniejące stosunki produkcyjne i działają również te same prawa ekonomiczne właściwe naszemu ustrojowi społeczno-ekonomicznemu.

Tak więc, przyznając istnienie dużej ilości zróżnicowanych dziedzin i branż produkcyjnych, postawmy sobie pytanie, czy ekonomia polityczna, rozpatrując całość społeczeństwa i produkcji w obiektywnie istniejących proporcjach między poszczególnymi dziedzinami bez pomocy ekonomiki dziedzin, czy branż jest w stanie rozpatrywać je? Na przykład: badać stosunki produkcyjne w transporcie morskim w specyficznych warunkach jego wytwórczości? Stalin pisze, iż: „zniesienie istotnej różnicy między przemysłem a rolnictwem nie może doprowadzić do zniesienia wszelkiej różnicy pomiędzy nimi. Jakaś różnica, choćby nawet nieistotna, bezwzględnie pozostanie z uwagi na odmienną naturę warunków pracy w przemyśle i w rolnictwie. Nawet w przemyśle, jeśli weźmiemy pod uwagę rozmaite jego gałęzie, warunki pracy nie wszędzie są jednakowe: na przykład warunki pracy górników różnią się od warunków pracy robotników zmechanizowanej fabryki obuwia, warunki pracy robotników w kopalni rudy różnią się od warunków pracy robotników przemysłu budowy maszyn — jeśli tak jest istotnie, to tym bardziej musi się utrzymywać pewna różnica między przemysłem a rolnictwem⁷⁾”.

Ze słów J. Stalina wyraźnie wynika istnienie specyfiki warunków pracy w poszczególnych działach produkcji. Znajomość tych warunków pracy, jak i znajomość polityki gospodarczej, technologii produkcji, dla rozpatrywania stosunków produkcyjnych w danej dziedzinie jest niezbędnie konieczna. Czy są w stanie wówczas wykonać to ekonomicy zajmujący się badaniem w stopniu najwyższych uogólnień bez uprzedniego zapoznania z wyżej wymienionymi warunkami pracy? Rzecz jasna, że nie. Jak wielką objętościowo musiałaby być również nauka ekonomii politycznej, a jej podręczniki ileż musiałaby posiadać tomów. I w tym

punkcie jasno precyzuje swój pogląd J. Stalin, mówiąc, iż: „Niektórzy towarzysze proponowali podczas dyskusji, by włączyć do podręcznika szereg nowych rozdziałów, historycy — z dziedziny historii, politycy z dziedziny polityki, filozofowie — z dziedziny filozofii, ekonomiści — z dziedziny ekonomiki. Doprowadziłoby to jednak do tego, że podręcznik wzrósłby do niesłychanych rozmiarów. Do tego nie można oczywiście dopuścić.

Podręcznik wykorzystuje metodę historyczną do ilustrowania problemów ekonomii politycznej, ale nie znaczy to jeszcze, byśmy mieli przekształcić podręcznik ekonomii politycznej w historię stosunków ekonomicznych⁸⁾.

Z tego też wypływa logiczny wniosek, iż badaniem stosunków produkcyjnych w poszczególnych dziedzinach zajmują się ekonomiści branżowi, którzy zresztą dają substancję badawczą dla ekonomii politycznej, która, rzecz jasna, bada je w obiektywnie istniejących proporcjach w gospodarce narodowej w stopniu najwyższych uogólnień, natomiast ze szczegółami zapoznać się można w odpowiednich ekonomikach.

Ekonomia polityczna bada prawa rządzące produkcją i podziałem dóbr: „Marksizm — pisze Stalin — pojmując prawa nauki — wszystko jedno, czy chodzi o prawa przyrodoznawstwa, czy też o prawa ekonomii politycznej — jako odbicie obiektywnych procesów dokonujących się niezależnie od woli ludzi. Ludzie mogą odkryć te prawa, poznać je, zbadać, uwzględnić w swoich działaniach, wykorzystać w interesie społeczeństwa, nie mogą jednak zmienić ich ani znieść. Tym bardziej nie mogą ani sformować, ani tworzyć nowych praw nauki⁹⁾”.

Prawa wyrażają konieczne związki i zależności między zjawiskami. Ujmują one to, co jest trwałe w zjawiskach, co wynika z najgłębszej istoty zjawisk.

Prawa ekonomiczne, stanowiące przedmiot badań ekonomii politycznej, są prawami rozwoju stosunków produkcji. Stanowią one odbicie obiektywnych procesów dokonujących się w nich.

Tak więc ekonomista, w którego umyśle odbijają się obiektywne procesy rozwoju ekonomicznego, odkrywając prawa rządzące światem.

Wobec powyższego nasuwa się pytanie, przy pomocy jakiej metody, w jaki sposób dokonywane są odkrycia tych praw. Marksizm uczy nas, iż badamy zjawiska tak w przyrodzie, jak i w społeczeństwie, przy pomocy metody dialektycznej.

„Pojęcie prawa — pisze Lenin — to jeden ze stopni poznania przez człowieka jedności i związku, wzajemnej zależności i totalności procesu światowego¹⁰⁾”.

Lenin w sposób genialny opracował podstawowe założenia marksistowskiej teorii odbicia: „...od żywego postrzegania do abstrakcyjnego myślenia i od niego do praktyki — taka jest dialektyczna droga poznania prawdy, poznania obiektywnej rzeczywistości¹¹⁾”.

W swym dziele: „Materializm a empiriokrytycyzm“ Lenin, interpretując słowa Engelsa, pisał: „na zewnątrz nas istnieją rzeczy. Nasze postrzeżenia i przedstawienia są ich obrazami. Sprawdzenie tych obrazów, oddzielenia prawdziwych od fałszywych umożliwia naszą praktykę¹²⁾”.

A zatem — Lenin, genialny kontynuator Marksa i Engelsa, uczy nas, iż poznanie ludzkie jako proces składa się z dwóch zasadniczych elementów: empirycznego tj. doświadczonego i racjonalnego tj. umysłowego. Z tym jednak, iż moment racjonalny tj. umysłowego poznania rozбивa się na dwa momenty: na żywe postrzeżenie (oparte już na krytycznym, naukowym spojrzeniu na to zjawisko) oraz na abstrakcyjne myślenie tj. wyższy szczebel uogólnień.

Wobec powyższego wróćmy teraz do cytowanego przeze mnie na wstępie stwierdzenia Marksa, iż produkcja jest zawsze osobną gałęzią produkcji (besonderer Produktionszweig) lub całością produkcji.

⁵⁾ Szemajew i A. Koszliacki „Ekonomika morskowo transporta”, tłum. polskie. Gdańsk, 1950 r., str. 1.

⁶⁾ Szemajew i A. Koszliacki: tamże str. 5.

⁷⁾ J. Stalin: „Ekonomiczne problemy socjalizmu w ZSRR”, str. 33.

⁸⁾ J. Stalin op. cit., str. 50.

⁹⁾ Stalin — str. 6.

¹⁰⁾ Lenin — „Zeszyty filozoficzne“ Moskwa 1947, str. 126.

¹¹⁾ Lenin — tamże, str. 146—147.

¹²⁾ Lenin — Dzieła, t. 14, Warszawa — 1948, str. 122.

Otóż, któż ma czynić te postrzeżenia w danej gałęzi produkcji, jeśli nie ekonomista branżowy i to w sposób naukowy, posługując się metodą dialektyczną. Ekonomista transportu morskiego bada sytuację żegluga i portów na tle rozpadu jednolitego rynku światowego na dwa przeciwstawne sobie rynki i wynika stąd sytuację gospodarczą dla gospodarki narodowej. Bada on formy własności środków produkcji w żegludzie i w portach kapitalistycznych i socjalistycznych oraz sytuację różnych grup w produkcji transportu morskiego w różnych ustrojach na różnych etapach. Czy nie do ekonomisty transportu morskiego należy stwierdzenie, iż transport morski w imperializmie jest użyty jako perfidny instrument podporządkowania sobie państwa słabszego gospodarczo (jak np. było z Iranem w sprawie ropy naftowej) celem zapewnienia sobie maksymalnych zysków. Czyż nie do ekonomisty transportu morskiego należy scharakteryzowanie postrzeżenia, iż dla likwidacji sprzeczności nieantagonistycznej (w żegludzie i portach socjalistycznych) pomiędzy ilością usług a jakością, konieczne jest opracowanie oprócz istniejącego ilościowego miernika produkcji transportowej jakościowy miernik (np. wartościowy oparty na kosztach). Czyż nie do ekonomistów branżowych należy badanie przyczyn pozostawiania w tyle stosunków produkcyjnych w poszczególnych branżach i sygnalizowanie ich organom kierowniczym, aby one mogły w porę podjąć kroki w celu przystosowania stosunków produkcyjnych do wzrostu sił wytwórczych przy pomocy właściwej polityki gospodarczej? Czyż nie świadczą o tym przykłady regulacji systemu płać w kolejnictwie, żegludzie morskiej, stałe i systematyczne obniżanie cen itp. Są to wszystkie dowody właściwie zrozumiałej polityki gospodarczej opartej o działanie obiektywnych praw ekonomicznych, pociągające za sobą przystosowanie stosunków produkcyjnych do wzrostu sił wytwórczych.

I tak, po dokonaniu postrzeżenia przez ekonomikę branżową, tj. po naukowym ujęciu tego zagadnienia, idzie ono do ekonomisty rozpatrującego całokształt produkcji, zajmującego się tymi zagadnieniami z punktu najwyższych uogólnień i tam zostaje przeanalizowane w związku z postrzeżeniami w innych gałęziach, badane we wzajemnym powiązaniu i wszechzwiązku, uogólnione i w formie dyrektyw rządu i partii wraca do praktyki społecznej celem sprawdzenia, w jakim stopniu możliwość została przekształcona w rzeczywistość, tj. w jakim stopniu odzwierciedla ona wymogi obiektywnych praw ekonomicznych. Nauka upatruje bowiem siłę i znaczenie swych teorii w tym, że potwierdza je praktyka. Dlatego nauka celem sprawdzenia prawdziwości swych teorii zwraca się niezmiennie do praktyki, do doświadczenia, ku procesowi produkcji społecznej. „Życie społeczne jest z istoty swej praktyczne. Wszelkie misteria sprowadzające teorie na marnowce mistycyzmu znajdują swe racjonalne rozwiązanie w praktyce ludzkiej i w pojmowaniu tej praktyki“¹³⁾. „Materializm dialektyczny twierdzi, że racjonalne i empiryczne momenty poznania są ze sobą związane, przenikają się nawzajem, dopełniają się wzajemnie w złożonym i różnorodnym procesie poznania. Zarazem jednak materializm dialektyczny wykazuje, że cała myślowa działalność ludzi związana jest nierozdzielnie z ich działalnością praktyczną, z doświadczeniem. Źródło i podstawę naszej wiedzy stanowi w ostatniej instancji doświadczenie, społeczna praktyka ludzi“¹⁴⁾.

Następna z kolei cechą ekonomik dziedzin, czy branż jest to, iż ekonomiki wskazują drogi i metody przekształcenia możliwości, jakie daje działanie praw ekonomicznych, w rzeczywistość.

J. Stalin uczy, że „prawo planowego rozwoju gospodarki narodowej daje naszym organom planującym możliwość prawidłowego planowania produkcji społecznej. Ale możliwości nie wolno mylić z rzeczywistością. Są to dwie różne rzeczy. Ażeby możliwość tę przekształcić w rzeczywistość, trzeba zgłębić to prawo ekonomiczne,

trzeba je opanować, trzeba nauczyć się stosować je z pełną znajomością rzeczy“¹⁵⁾.

W związku z powyższym ekonomiki branżowe dostarczają polityce gospodarczej właściwych instrumentów ekonomicznych dla słusznego wykorzystania praw ekonomicznych w celu przekształcenia możliwości w rzeczywistość, tj. aby polityka gospodarcza w pełni odzwierciedlała wymogi tego, czy innego prawa ekonomicznego. Ekonomiki branżowe winny więc wyjaśniać znaczenie tych czy innych, przedsięwzięć i wydarzeń gospodarczych, a przede wszystkim wskazywać na wykorzystanie działania jakich praw ekonomicznych i kategorii są one zbudowane, oraz dlaczego prawa ekonomiczne wymagają stosowania takich metod, a nie innych.

Wskazywania na drogi i metody, w oparciu o obiektywne prawa ekonomiczne, właściwego przekształcenia możliwości w rzeczywistość nie można nazwać wyłącznie polityką gospodarczą.

Niemniej jednak w ekonomikach znajduje się także polityka gospodarcza. Miernikiem słuszności polityki gospodarczej jest trafność wyrażania wymogów praw ekonomicznych oraz jej pełna zgodność z obiektywnym kierunkiem ekonomicznego rozwoju społeczeństwa.

Stosunki produkcyjne i prawa ekonomiczne warunkują przez przekształcanie możliwości w rzeczywistość taką, a nie inną politykę gospodarczą.

Polityka gospodarcza państwa socjalistycznego będzie więc jakościowo obca polityce państwa kapitalistycznego, gdyż każda opiera się na innych prawach ekonomicznych. Dlatego też istnienie polityki gospodarczej w ekonomikach dziedzin i branż nie przeczy wspólności przedmiotu.

Tak więc naukowość ekonomik dziedzin i branż polega:

1. przede wszystkim na tym, iż badają one stosunki produkcyjne danej gałęzi i branży na różnych etapach rozwoju społeczeństwa;
2. na rozciąganiu przez ekonomikę branżową istniejących stosunków produkcyjnych na nowo-powstające dziedziny, czy branże;
3. na czynnym i twórczym ich udziale w procesie poznania;
4. na wskazywaniu dróg i metod w celu właściwego przekształcania możliwości w rzeczywistość;
5. na wyciąganiu praktycznych wniosków z praw ekonomicznego rozwoju społeczeństwa, opieraniu się na tych prawach i wykorzystaniu ich w praktyce.

Na zakończenie należy zauważyć, iż w dyskusji nad przedmiotem ekonomiki branżowej, jako nauki, poruszano również zagadnienia związane z treścią wykładu (kursu) ekonomiki branżowej, z treścią podręcznika ekonomiki branżowej. I tak, niektórzy ekonomiści identyfikują te zagadnienia, inni uważają, iż są to dwa odrębne zagadnienia, których nie należy ze sobą łączyć. Zdaniem moim kurs (wykład) ekonomiki branżowej winien pokrywać się w zasadzie z ekonomiką branżową, jako nauką; aby tak jednak było, należałoby usunąć z ekonomik branżowych zagadnienia techniczne, technologiczno-organizacyjne, które winny znaleźć swe miejsce w takich wykładach, jak: „Organizacja i technika eksploatacji transportu morskiego“, „Organizacja i technika produkcji“ itp.

Właściwe ustalenie przedmiotu ekonomiki branżowej, jako nauki, jednocześnie jako przedmiotu nauczania na wyższych uczelniach, ma doniosłe znaczenie i nie doprowadza do wulgaryzacji tegoż zagadnienia. Jedyne wyjątki od reguły zaistnieć mogą tylko wtedy, jeżeli np. w oddziale portów morskich Wydziału Morskiego WSE w Sopocie wyklada się ze względów dydaktycznych „Zarys nauki o żegludzie“; wówczas, rzecz jasna, wykład ten nie będzie pokrywał się z ekonomiką żegluga morskiej, jako nauką, gdyż zawierać będzie również i treść wykładów z „Organizacji i techniki eksploatacji (produkcji) żegluga“. Będą to jednak rzadkie wypadki, które wcale nie podważają podstawowej zasady.

¹³⁾ K. Marks „Tezy o Feuerbachu“ Warszawa 1948, str. 61.

¹⁴⁾ I. Andrejew „Rola praktyki w procesie poznania“, W-wa 1951, str. 7.

¹⁵⁾ J. Stalin „Ekonomiczne problemy socjalizmu w ZSRR“—str. 11.

czych danych do ustalenia współczynnika wykorzystania ładowności, a więc przeprowadzona analiza wyników eksploatacji pojazdów ciężarowych w oparciu o sprawozdanie T-1-S jest niepełna, z uwagi na niemożliwość ustalenia: szybkości technicznej, czasu na- i wyładunku jednej tony, czasu postoju na jedną jazdę ładowną i współczynnika wykorzystania ładowności.

Jest rzeczą zrozumiałą, że sprawozdanie, nie posiadając wyżej wspomnianych elementów w okresie sprawozdawczym, nie gromadzi również w wierszu 29 odnosnych materiałów narastająco, wskutek czego jednostki najniższego szczebla, jak również jednostki pośrednie, zapytane np. w końcu roku jak kształtują się u nich średnie: postój, wykorzystania ładowności i szybkości technicznej — natrafia przy odpowiedzi na duże trudności. Jednostki najniższego szczebla, dysponując kartami eksploatacyjnymi, mogą oczywiście zebrać materiał, sumując odpowiednie dane z całego roku, wykonując, jak się wydaje, prace zaległe. Natomiast jednostki na szczeblu pośrednim, chcąc odpowiedzieć na to pytanie, zmuszone są zażądać całości materiału z jednostek podległych, ponieważ zebranie danych wyników przy posługiwaniu się metodą średniej ważonej jest niewystarczające. W rzeczywistości jednak dane, szczególnie na odcinku czasu postoju pojazdów, potrzebne są częściej niż raz na rok, co w konsekwencji pociąga za sobą wprowadzenie do sprawozdawczości dodatkowych zestawień, informacji telefonicznych itp., a więc czynności podyktowanych koniecznością posiadania bieżącego, udokumentowanego rozeznania, niezupełnie zgodnego z Uchwałą Prez. Rządu Nr 513 z dnia 1 lipca 1952 r. w sprawie trybu zatwierdzania wewnętrznych prac statystycznych - sprawozdawczych. (MP Nr 62, poz. 939).

Rozeznanie bieżące jednostki pośredniej na odcinku kształtowania się czasu postoju pojazdów jest szczególnie potrzebne poza analizą eksploatacji do oceny wyników prowadzonego na tym odcinku współzawodnictwa.

Nie przypuszczam, aby GUS zatwierdzając wzór sprawozdania, uważał analizę czasu na- i wyładunku lub sprawę wykorzystania ładowności za rzecz zupełnie nieistotną. Uważam, że stopień organizacji transportu, szczególnie resortowego, nie jest tak wysoki, aby zagadnieniu analizy czasu na- i wyładunku oraz postoju pojazdów z przyczyn „lńnych” w ogóle nie poświęcać już więcej uwagi. Wiem z doświadczenia, że bieżąca analiza postojów pojazdów na terenie naszego zakładu dała nam możliwość wprowadzenia szeregu ulepszeń i w rezultacie doprowadziła w ciągu roku 1953 do skrócenia planowanego czasu postoju na jedną jazdę ładowną o 0,27 godz. W tym osiągnięciu pomogła nam, poza prowadzonymi w podległych jednostkach inspekcjami, operatywna, poprzednio obowiązująca, miesięczna sprawozdawczość, która zawierała niezbędne do tego celu elementy. Nie piszę o tym dlatego, że przyzwyczaiłem się do starej sprawozdawczości, lecz dlatego, że zmiany w formularzu T-1-S pozbawiły naszą jednostkę operatywnej kontroli nad kształtowaniem się czasu postoju pojazdów.

Prowadzenie na tym odcinku rozeznania bezpośredniego jest oczywiście możliwe i u nas stosowane, lecz względny natury organizacyjnej nie zawsze pozwalają na posiadanie aktualnego stanu rzeczy. Podległe jednostki nie zawsze mogą być gruntownie skontrolowane w okresie miesięcznym, natomiast sprawozdawczość mogłaby przedstawiać aktualny stan co miesiąc, sygnalizując gdzie jest lepiej lub gdzie się pogorszyło na odcinku postoju i wykorzystania ładowności pojazdów. Może ktoś powiedzieć, że można na podstawie ilości godzin pracy pojazdów w zestawieniu z ich pracą w tonokilometrach, mając możliwość wyliczenia pozostałych mierników i współczynników, domyślać się, lub „doliczyć” przyczyn małej wydajności itp., lecz bezpośrednio nie można powiedzieć, gdzie tkwi błąd i jak go należy poprawić. Lenin w pracy „O jednolitym planie gospodarczym” pisał: „...rozsądny ekonomista, zamiast operować ogólnikami przystępuje do badania sprawozdań, cyfr, danych, do przeanalizowania naszego własnego doświadczenia i powiada: błąd tkwi tutaj, należy tak poprawić...”. — Niestety, na podstawie obowiązującej sprawozdawczości nie możemy powiedzieć, gdzie tkwi błąd. Pozostaje droga do ogólników.

Nie piszę tych uwag z „biurokratycznej miłości do papierków i rubryczek”, lecz z troski o wyniki pracy zespo-

łu moich kolegów. Chcemy widzieć w sprawozdawczości pełną pomoc w rozwiązywaniu nieraz trudnych problemów eksploatacyjnych, a nie dokument zawierający niepełne dane o wykorzystaniu pod każdym względem pojazdów. Takie jest zdanie nie tylko moje, lecz szeregu kolegów transportowców, pracujących na szczeblu jednostek najniższego stopnia, jak i stopni pośrednich.

Oszczędność czasu uzyskana przez wyeliminowanie z poprzednio obowiązującego sprawozdania T-1-S czterech rubryk, dotyczących czasu pracy pojazdów, jest znikoma; natomiast strata z tytułu braku właściwie udokumentowanego rozeznania na tym odcinku — duża.

Z zagadnieniem tym wiąże się również sprawa analizy wykonania planu zdolności przewozowej. Operatywne plany są sporządzane na okres jednego miesiąca. Sprawozdanie T-1-S, które zawiera odnośne dane w zakresie wykonania planu zdolności przewozowej jest kwartalne, a więc wskutek tego informacje o wykonaniu planu jednostka pośrednia może otrzymać formalnie raz w kwartał. A przecież słaby to kierownik, który raz w kwartale dowiaduje się o wykonaniu planu, należy przecież wiedzieć co miesiąc. Tak też jest w praktyce, ale w ruch idą dodatkowe zestawienia z informacjami, telefony i w ogóle cały zespół jednostki pośredniej przeprowadza rozeznanie o wykonaniu planu miesięcznego. W świetle powyższego wydaje się, że kwartalny okres składania sprawozdań nie jest korzystny dla jednostek najniższego szczebla i jednostek pośrednich. Nakład pracy wynikający ze zbierania danych z ubiegłego miesiąca do analizy wykonania planu zdolności przewozowej jest większy, aniżeli oszczędność czasu uzyskana na niesporządzaniu sprawozdania T-1-S miesięcznego.

Tak się u nas ludzie przyzwyczaili do pracy z planem i do jego wykonywania, że aby się dowiedzieć jak wykonali zadania planowe prowadzą nadal sprawozdania T-1-S miesięcznie, aby mieć lepszy obraz wykonania planu nie tylko w podstawowych miernikach, lecz również we wszystkich współczynnikach — sporządzają sprawozdania na wzorze wg układu z 1953 roku, który daje możliwość analizy osiągnięć na odcinku polepszania czasu postoju pojazdów i przy tym stanie rzeczy są przekonani, że właściwie rozumieją wskazania Lenina z cytowanej pracy, że „Trzeba, żeby ekonomiści, pisarze, statystycy, nie gadali o planie w ogóle, ale szczegółowo badali wykonanie naszych planów, nasze błędy w praktyce wykonania, sposoby naprawiania tych błędów. Bez takiego badania jesteśmy ślepi...”).

Aby umożliwić dokładne liczbowe badanie wykonania naszych planów zdolności przewozowej potrzebna nam jest sprawozdawczość, która by całkowicie spełniła swoje zadania jako dokument gospodarczy, zawierający w sobie wszystkie elementy, umożliwiające prowadzenie pełnej, naukowo uzasadnionej analizy na odcinku eksploatacji ciężarowych pojazdów samochodowych.

W związku z powyższym proponuję, aby w przyszłości przed ustaleniem nowego wzoru sprawozdania z ilości pojazdów samochodowych i ich wykorzystania poddać wzór ogólnej dyskusji, w której mogliby się wypowiedzieć zarówno teoretycy, jak i praktycy transportu samochodowego.

Na konto proponowanej dyskusji wnoszę o:

1. Zrehabilitowanie rubryk sprawozdania z roku 1953 dotyczących czasu jazdy, postoju pod na- i wyładunkiem postoju z przyczyn technicznych i postoju z przyczyn innych.
2. Uzupełnienie sprawozdania rubryką zawierającą tonokilometry możliwe do wykonania (teoretyczne lub oferowane).
3. Przywrócenie miesięcznego obowiązku składania sprawozdań T-1-S przez jednostki najniższego szczebla do jednostek pośrednich.

Korespondent J. Gosk (Zielona Góra)

*) Cytaty w/g książki Kulysiewicza „Analiza bilansu” Polgost 1951 r.

DZIAŁ INFORMACYJNY*)

BHP PRZY OBSŁUDZE KOLEI W ZAKŁADACH PRACY

W Dzienniku Ustaw Nr 38 pod poz. 167 opublikowane zostało rozporządzenie Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 16 lipca 1954 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze kolei w zakładach pracy.

Rozporządzenie to będące jednym z wielu aktów normatywnych wydanych przez władzę ludową dla zabezpieczenia życia i zdrowia wszystkich ludzi pracy, ustala warunki w jakich powinna odbywać się praca przy obsłudze kolei, przeznaczonych wyłącznie dla potrzeb transportowych zakładów pracy i pozostających w zarządzie tych zakładów niezależnie od tego, czy koleje te są położone na terenie zakładu pracy, czy też poza jego terenem.

Rozporządzenie podzielone zostało na przepisy ogólne oraz przepisy szczegółowe dla kolei zakładowych, poruszanych przy pomocy zwierząt pociągowych, liniami oraz dla zakładowych kolei na pochylniach. Odrębne przepisy dotyczą ładowania i wyładowywania.

W przepisach ogólnych zawarte zostały postanowienia, dotyczące torów, taboru, obsługi, przetaczania, sprzęgania oraz zagadnień higieniczno-sanitarnych.

Oto pokrótce najważniejsze z tych postanowień:

1. Tory. Wzdłuż torów kolei zakładowych powinna być zachowana wolna przestrzeń o szerokości 1,5 m licząc od główki szyny zewnętrznej i w obrębie tej przestrzeni nie wolno składać żadnych przedmiotów. W miejscach, w których tory przechodzą obok budynków lub innych obiektów stałych (z wyjątkiem ramp) szyny powinny być tak ułożone, aby najmniejsza odległość pomiędzy obrzeżem wagonu, a budynkami lub obiektami, wynosiła co najmniej 1 m. Miejsca, w których tory przechodzą blisko narożników budynków, bram i wejść, powinny być zabezpieczone poręczami, a w nocy oświetlone. Przejścia, pomosty i chodniki przy torach wysoko położonych powinny być zabezpieczone w odpowiedniej poręcze i krawężniki. Tory przechodzące ponad drogami komunikacyjnymi w zakładach pracy lub nad miejscami pracy powinny posiadać urządzenia, zapobiegające spadaniu z przetaczanego taboru materiałów lub przedmiotów na te drogi lub miejsca pracy. Wzdłuż torów, po których tabor poruszany jest przy pomocy zwierząt należy urządzać w miarę możliwości technicznych drogę o równej i twardej nawierzchni, zapewniającej swobodne posuwanie się zwierząt.

Wszyscy pracownicy, zatrudnieni przy obsłudze bocznic, powinni być przeszkoleni w zakresie obsługi bocznic i należytego zachowania się na torach i bocznicach.

2. Tabor. Tabor kolei zakładowych powinien posiadać urządzenia świetlne i sygnalizacyjne, zgodnie z przepisami dla kolei użytku publicznego, przy czym parowozy i motowozy powinny posiadać urządzenia do sygnalizacji dźwiękowej tak silne, aby sygnały były słyszane w odległości 100 m. Miejsca ładowania, wyładowania i manewrowania taboru kolei powinny być w nocy dostatecznie oświetlone. Składy pociągów powinny być tak zestawione, aby posiadały dostateczną ilość wagonów z czynnymi hamulcami. Składy pociągów należy tak ustawiać, aby stałe przejścia przez tory były wolne. Odstępy pomiędzy składami pociągów w czasie postoju powinny wynosić co najmniej 10 m. Przechodzenie pomiędzy sprzęgniętymi wagonami i pod wagonami oraz jazda na zderzakach, sprzęgach i dachach wagonów, a także przewóz ludzi w wagonach, nie przystosowanych do tego celu oraz na parowozach są zabronione.

3. Obsługa. Przepisy tej części regulują sprawy sprzęgania wagonów, dawania sygnałów ostrzegawczych przez maszynistów, hamowania lub unieruchamiania wagonów, oczyszczania palenisk, popielników itp.

4. Przetaczanie. Największa ilość przepisów rozporządzenia poświęcona jest sprawie przetaczania taboru. Polecenie przetaczania taboru może wydawać jedynie pracownik odpowiedzialny za ruch kolejowy.

Nadzór nad przetaczaniem powinien być powierzony pracownikowi posiadającemu specjalne przeszkolenie i odpowiedzialnemu za wykonanie prac przetokowych. Przetaczanie powinno być dokonywane przez przeszkoloną drużynę przetokową, a w jej braku — przez drużynę pociągową. Pracownicy zatrudnieni przy przetokach powinni pracować w odzieży obcisłej i w butach o skórzanej podeszwie. Przetaczanie przez przejazdy z zaporami może być dokonywane dopiero po zamknięciu zapór. Pracownik, kierujący przetaczaniem, powinien znajdować się w miejscu, z którego najłatwiej może się porozumieć z drużyną przetokową i obsadą parowozu lub motowozu. W wypadku złej widoczności lub utrudnionej obserwacji torów, a także przy wtaczaniu wagonów do pomieszczeń powinien iść przed wagonami (obok toru) pracownik, zaopatrzony w przybory sygnalizacyjne. Przy przetaczaniu odrzutowym nie wolno odrzucać wagonów z ludźmi, ze zwierzętami, z ładunkiem łatwo psującym się, z ładunkiem niebezpiecznym (Np. materiały wybuchowe) oraz wagonów-cystern. Także nie wolno odrzucać wagonów na tory, na których pracują ludzie, prowadzące przez przejazdy nie zamknięte zapory, które mają spadek większy niż 2,5% itd. Ręczne przetaczanie wagonów dozwolone jest tylko na torach poziomych, przy czym wagony należy popychać tylko z boku lub przy narożnikach. Ilość wagonów, jednocześnie przetaczanych ręcznie, nie powinna przewyższać ilości wagonów, które można zatrzymać siłą ludzi zajętych przy tej pracy. Dalsze przepisy regulują sprawę hamowania wagonów w czasie przetaczania, odpowiedniego zabezpieczenia przyciągarek wagonów, kontroli wytrzymałości lin przyciągarek oraz długości łańcucha lub liny zaprzęgowej, używanych przy przetaczaniu wagonów przy pomocy koni (2,5 m).

5. Sprzęganie. Sprzęganie i rozłączanie wagonów dozwolone jest tylko podczas postoju pociągu. W czasie sprzęgania lub rozłączania wagonów nie wolno wchodzić pomiędzy zderzaki. Po sprzęgnięciu lub rozłączeniu wagonów sygnał celem unieruchomienia taboru, wolno dać dopiero po wyjściu pracownika spinającego spomiędzy wagonów. W czasie sprzęgania w porze nocnej przy wagonie, do którego dołącza się inne wagony, powinien stać pracownik, oświetlający latarką miejsce sprzęgania.

6. Przepisy higieniczno - sanitarne nakładają obowiązek wyposażenia parowozów i motowozów w apteczki pierwszej pomocy oraz badanie przynajmniej raz do roku pracowników zatrudnionych przy obsłudze kolei zakładowych.

Jeżeli chodzi o przepisy szczegółowe dla kolei zakładowych, poruszanych przy pomocy zwierząt pociągowych, to regulują one sprawy zaprzęgu przy przetaczaniu wagonów, umocowania haków, orczyk i orczyków, używania zwierząt na torach o pochyleniach, sprawy hamulców itd.

Przepisy szczegółowe dla zakładowych kolei szynowych, poruszanych liniami oraz na pochylniach, regulują sprawę środków łączności, urządzeń do hamowania, kontroli wytrzymałości lin i łańcuchów, stanowisk do obsługi kolei na pochylniach, ubioru pracowników itp.

Podczas ładowania i wyładowywania wagony powinny być zahamowane. Ładunek nie może wystawać poza obręb wagonu. Rampy ładunkowe powinny posiadać w odstępach co najmniej 10 m wejście zbudowane i utrzymane w sposób zapewniający bezpieczeństwo pracy. W czasie ładowania wagony powinny być połączone z rampą za pomocą mostków przenośnych zakrywających wolną przestrzeń pomiędzy wagonem a rampą.

Jak z powyższego omówienia wynika rozporządzenie Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia reguluje pracę bhp kolei w zakładach pracy bardzo szczegółowo. Oczywiście, że nie wyczerpuje ono całości zagadnienia, zwłaszcza w odniesieniu do niektórych zakładów posiadających specjalne warunki pracy i dlatego § 62 rozporządzenia nakłada na kierowników zakładów pracy obowiązki opracowania w ramach rozporządzenia instrukcji szczegółowych, dostosowanych do warunków obsługi kolei zakładowych na terenie ich zakładu.

Tekst rozporządzenia lub odpowiednie wyciągi z niego powinny być podane do wiadomości pracowników przez wywieszenie w miejscu widocznym i utrzymywane w stanie czystym.

A. G.

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

REGULAMIN ODZNAKI „PRZODUJĄCY KOLEJARZ“

Stosownie do postanowień art. 13 ust. 3 dekretu z dnia 21 kwietnia 1954 r. o niektórych prawach i obowiązkach pracowników kolejowych (Dz. U. Nr 16 poz. 59), Minister Kolei wydał zarządzeniem z dnia 5 sierpnia 1954 r. regulamin odznaki „Przodujący Kolejarz“, który ogłoszony został w Monitorze Polskim Nr A-80 pod poz. 934.

Regulamin ustala wzór odznaki „Przodujący Kolejarz“, zasady nadawania, kompetencje w nadawaniu odznak, uprawnienia i obowiązki wyróżnionych odznaką, zasady utraty i pozbawienia odznaki oraz postępowania w razie zagubienia odznaki lub dokumentu odznaki.

A. G.

USTALENIE WZORÓW MUNDURÓW DLA KOLEJARZY

W Monitorze Polskim Nr A 80 pod poz. 935 opublikowane zostało zarządzenie Ministra Kolei z dnia 16 sierpnia w sprawie ustalenia wzorów mundurów, odznak, stopni służbowych i rozróżnienia służb w resorcie Ministerstwa Kolei, które określone zostały w załącznikach do zarządzenia.

Umundurowanie jest koloru granatowego, a obuwie koloru czarnego. Do munduru z wyłożonymi klapami należy nosić koszulę białą lub popielatą i krawaty koloru granatowego. Członkowie ZMP mogą nosić do munduru koszule koloru zielonego i czerwone krawaty.

Patki na kołnierzu kurtki i płaszcza mundurowego powinny posiadać wypustki z sukna wyłogowego na oznaczenie służby, w której pracownik jest zatrudniony. I tak, dla służby ruchu, handlowo-taryfowej i SOK patki będą koloru czerwonego, dla służby mechanicznej koloru niebieskiego, dla służby drogowej — koloru zielonego, dla służby elektrotechnicznej i elektrotrakcyjnej — koloru pomarańczowego, dla pozostałych służb koloru popielatego.

Pozostałe przepisy ustalają odznaki dla szkół kolejowych oraz obowiązki noszenia przez dyżurnych ruchu czapki koloru czerwonego, a przez pracowników biur obsługi podróży koloru żółtego.

A. G.

OPLATY ZA NIEKTÓRE USŁUGI PKP I „ORBISU“

W dniu 17 sierpnia 1954 r. Przewodniczący PKPG i Prezes Państwowej Komisji Cen wydali zarządzenie w sprawie opłat na niektóre usługi świadczone przez przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe“ i przez Przedsiębiorstwo Podróży i Turystyki „Orbis“ (Monitor Polski Nr A 81 poz. 941).

Ustalane w zarządzeniu opłaty dotyczą bądź nowych usług świadczonych przez PKP i „Orbis“, bądź też zarządzenie zatwierdza opłaty już istniejące.

I tak opłaty za zamówienie osobnego pociągu dla przejazdu grupy osób, oddzielnego wagonu osobowego, czy też bagażowego, ustalone zostały w wysokości od 50 zł do 250 zł. Za przydzielenie konwojenta do wagonu na żądanie zamawiającego lub ze względów służbowych opłata wynosi 40 zł za każdą dobę. Za trzymanie oddzielnego wagonu w pogotowiu ponad 24 godziny do dyspozycji zamawiającego opłata wynosi za każdą choćby rozpoczętą dobę od 300 — 800 zł w zależności od rodzaju wagonu. Za dezynfekcję wagonu dokonaną po przewozie osób chorych za każde opłaty wynoszą od 30 do 200 zł w zależności od rodzaju wagonu. Za okresowe wynajęcie wagonu od każdej osi wagonu i każdej rozpoczętej doby opłata wynosi od 100 — 200 zł w zależności od wagonu.

Pozostałe opłaty dotyczą sprawdzenia przesyłki ekspresowej lub wagonowej — 9 zł; przeładunku przez koleją nadmiernego bagażu ręcznego lub zwierząt itp. w wagonie osobowym — 1,20 zł od każdej sztuki, potwierdzenia przyjęcia przesyłki ekspresowej w książce pokwitowań nadawcy 0,15 zł; wydania lub poświadczenia przez kolej odpisów dokumentów przewozowych, pokwitowań itd. — 0,90 zł od każdego poświadczenia lub odpisu; deklaracji wartości przesyłki bagażowej lub ekspresowej — 0,6 zł za każde 100 km i 100 zł deklarowanej wartości, najmniej jednak 1 zł od przesyłki; deklaracji wartości bagażu, oddanego do przechowania w przechowalni bagażu, za każde 100 zł deklarowanej wartości — 0,5 zł.

Jeżeli chodzi o opłaty za usługi świadczone przez „Orbis“, to dotyczą one: przedsprzedaży biletów kolejowych gdzie opłaty ustalone zostały w wysokości od 0,50 zł do 4,50 zł w zależności od ceny biletów; przedsprzedaży pobytu w pensjonatach i ośrodkach wiejskich „Orbis“ — 1 lub 2 zł za dzień pobytu; rezerwowania miejsc w pociągach dla grup turystycznych po 1,80 zł od osoby; przedsprzedaży biletów autobusowych od 0,30 zł do 2,50 zł w zależności od ceny biletu; przedsprzedaży biletów do kin itp.

Jednocześnie Dyrektor Centralnego Zarządu Przedsiębiorstw Usługowych „Orbis“ upoważniony został do ustalenia opłat za usługi związane ze sprzedażą biletów na inne imprezy artystyczne i sportowe z tym, że opłata za te usługi nie może przekraczać 1 zł od biletu.

Zarządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia.

A. G.

POZWOLENIA NA PROWADZENIE POJAZDÓW MECHANICZNYCH

Rozporządzenie z dnia 15 grudnia 1953 r. w dziale V „O kierowcach pojazdów mechanicznych“ przewidywało wydanie szczegółowych przepisów, regulujących niektóre zagadnienia związane z pozwoleniami na prowadzenie pojazdów.

W oparciu o delegację, zawartą w tym rozporządzeniu wydano i ogłoszono w Monitorze Polskim Nr 85 pod poz. 974 zarządzenie Ministrów: Transportu Drogowego i Lotniczego, Obrony Narodowej oraz Bezpieczeństwa Publicznego z dnia 5 września 1954 r. w sprawie pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

Szczupłość miejsca nie pozwala na szczegółowe omówienie obszernego zakresu zagadnień, uregulowanych zarządzeniem i dlatego ograniczymy się do zwrócenia uwagi tylko na najistotniejsze postanowienia.

Praktykanci na kierowców. Z przepisów dotyczących praktykantów dowiadujemy się, kto może uzyskać pozwolenie praktykanta oraz jaki jest tryb wydawania i cofania pozwoleń praktykanta.

Pozwolenie może uzyskać osoba, która ukończyła 18 lat, nie posiada wad organicznych albo cech i wad psychicznych, utrudniających prowadzenie pojazdu, posiada umiejętność udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków, nie nadużywa alkoholu, ukończyła kurs (szkołę) kierowców, (a o ile chodzi o żołnierzy w czynnej służbie wojskowej, ukończyła szkolenie w jednostce wojskowej) i złożyła egzamin przed komisją egzaminacyjną sprawdzającą kwalifikacje fachowe osób, ubiegających się o pozwolenia.

Na podstawie zdanego egzaminu zostaje wydane pozwolenie praktykanta na kierowcę (bez wkładki kontrolnej).

Cofnięcie pozwolenia praktykanta następuje jeżeli praktykant w czasie odbywania praktyki:

- 1) znajdował się w stanie wskazującym na użycie alkoholu lub innego podobnie działającego środka,
- 2) nie wykazał odpowiednich umiejętności w kierowaniu pojazdem i znajomości przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych mimo przedłużenia okresu praktyki.
- 3) swoim zachowaniem się okazał, iż nie zasługuje na dopuszczenie go do zawodu kierowcy.

Sprawdzanie kwalifikacji fachowych osób ubiegających się o pozwolenia. Przepisy o sprawdzeniu kwalifikacji fachowych (praktykantów i kierowców) przez komisje egzaminacyjne:

- 1) przewidują ustalenia przez prezydium wojewódzkich rad narodowych (Rady Narodowe m. st. Warszawy i m. Łodzi) planów egzaminów (termin i miejsce egzaminów) dla osób cywilnych.
- 2) przewidują ustalenia przez dowódców jednostek wojskowych w porozumieniu z przewodniczącymi komisji egzaminacyjnych, terminu i miejsca egzaminów dla żołnierzy w czynnej służbie wojskowej,
- 3) wyjaśniają w których przypadkach, w jakim zakresie oraz w jakich terminach może być powtórzony egzamin w razie ujemnego wyniku składanego egzaminu.

Wydawanie pozwoleń kierowcom. Przepisy, regulujące tryb wydawania pozwoleń kierowcom, wyjaśniają jakie załączniki powinny być dołączone do podań, wnoszonych przez ubiegających się o pozwolenia poszczególnych kategorii, a więc o pozwolenia kategorii II i I, amatorskiej,

motocyklowej, ciągnikowej, trolejbusowej, amatorskiej z ograniczeniem do prowadzenia tylko samochodów osobowych doświadczalnych z silnikiem o pojemności skokowej poniżej 500 cm³, motocyklowej z ograniczeniem do prowadzenia tylko rowerów z silnikami pomocniczymi o pojemności skokowej do 130 cm³ i motocykli z silnikami o tejże pojemności oraz jakie załączniki powinny być dołączone w przypadkach, gdy ubiegającym się jest inwalida lub obywatel polski, który powrócił do kraju z zagranicy i posiada pozwolenie zagraniczne.

Podania powinny być wnoszone do prezydium właściwych rad narodowych. Przypominamy, iż właściwość w tym zakresie określa § 46 rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych.

Postanowienia o trybie udzielenia pozwoleń kierowcom zawierają ponadto wskazówki dla władzy udzielającej pozwoleń co do dopuszczenia i odmowy dopuszczenia do egzaminu osób ubiegających się o pozwolenie.

Na podstawie dodatniej oceny przez komisję egzaminacyjną kwalifikacji fachowych kierowcy, prezydium rady narodowej wydaje ubiegającemu się pozwolenie odpowiedniej kategorii.

Zaznaczyć wypada, iż tryb wydawania pozwoleń kategorii III, jest uregulowany o tyle odmiennie od trybu przewidzianego dla innych kategorii, że podstawą do wydawania pozwolenia tej kategorii jest przedstawienie w prezydium rady narodowej — zamiast podania z załącznikami — pozwolenia praktykanta z poświadczonym na nim odbyciem praktyki z wynikiem pomyślnym.

Wydawanie wkładki kontrolnej do karty traktorzysty. Podanie o wkładkę kontrolną do karty traktorzysty ubiegający się powinien wnieść (podobnie jak ubiegający się o pozwolenie kierowcy) do właściwej ze względu na miejsce zamieszkania traktorzysty rady narodowej (powiatowej, miejskiej).

Wkładkę może otrzymać, kto ukończył 18 lat, posiada odpowiedni stan zdrowia, nie nadużywa alkoholu, posiada umiejętność udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków, posiada kartę traktorzysty kategorii I lub II i wykaże się przed komisją egzaminacyjną znajomością przepisów o ruchu drogowym.

Udzielanie ostrzeżeń i zatrzymywanie pozwoleń kierowcy i wkładki kontrolnej traktorzysty. Ostrzeżeń udziela się w przypadkach naruszenia przez kierowcę (traktorzystę) przepisów o ruchu drogowym innych, niż wymienione w § 47 ust. 2 rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych.

Zaznaczyć należy, że § 47 ust. 2 rozporządzenia wylicza szczegółowo przypadki naruszenia przepisów o ruchu drogowym, które powodują cofnięcie kierowcy pozwolenia. Są to przypadki naruszenia ważniejszych przepisów w tym zakresie; wszelkie inne naruszenia przepisów drogowych, traktowane jako naruszenia mniejszej wagi nie powodują cofnięcia pozwolenia lecz tylko udzielenie ostrzeżenia.

Do udzielania ostrzeżeń powołane są organa kontroli drogowej; udzielenie ostrzeżenia następuje przez odłączenie od wkładki kontrolnej jednego lub dwóch odcinków tej wkładki.

Jeżeli kierowcy udzielano już czterokrotnie ostrzeżeń, a kierowca ponownie naruszył przepis o ruchu drogowym, uzasadniający udzielenie dalszego ostrzeżenia, wówczas organ kontroli drogowej zatrzymuje pozwolenie.

Jeżeli podobna sytuacja zachodzi w odniesieniu do traktorzysty, posiadającego wkładkę kontrolną do karty traktorzysty (będącą rodzajem pozwolenia na prowadzenie traktoru po drogach publicznych) organ kontroli drogowej zatrzymuje wkładkę do karty traktorzysty.

Postępowanie w zatrzymanymi pozwoleniami i wkładkami do karty traktorzysty. W przypadkach, w których, zgodnie z przepisami rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, należy kierowcy zatrzymać pozwolenie, zatrzymuje je organ kontroli drogowej, a pozostawia kierowcy tylko samą wkładkę kontrolną pozwolenia.

We wkładce organ kontroli drogowej odnotowuje miejscowość, datę i powód zatrzymania pozwolenia oraz zaopatruje ją w podpis i swój numer służbowy.

Wkładka kontrolna zastępuje chwilowo pozwolenie kierowcy. Ważność wkładki kontrolnej „A” została ustalona na 7 dni od chwili zatrzymania pozwolenia, a wkładki „B”

na 4 dni. Ważność wkładki może być przedłużona przez prezydium rady narodowej z uzasadnionych powodów do 10 dni.

O ile chodzi o wkładkę kontrolną do karty traktorzysty (która zastępuje traktorzyście pozwolenie) to zatrzymaniu podlega sama wkładka, w konsekwencji tego traktorzystą do czasu rozstrzygnięcia sprawy nie może prowadzić traktora na drogach publicznych.

Zatrzymane przez organ kontroli pozwolenie bądź wkładka kontrolna do karty traktorzysty powinny być bezzwłocznie odesłane do prezydium rady narodowej, która po rozpatrzeniu powodów zatrzymania (pozwolenia bądź wkładki) i sprawdzeniu dotychczasowego zachowania się kierowcy lub traktorzysty, obowiązane jest wydać bezzwłocznie postanowienie o cofnięciu lub zwrocie pozwolenia bądź wkładki kontrolnej do karty traktorzysty względnie o wymianie wkładki A na B.

Wymiana wkładki kontrolnej A na B. Przepisy w tym przedmiocie wymieniają szczegółowo przypadki, w których następuje — w związku z naruszeniem przez kierowców, względnie traktorzystów, przepisów drogowych — wymiana wkładki kontrolnej A na wkładkę B, bądź wkładki kontrolnej do karty traktorzysty A na B.

Wydawanie wtórników pozwolenia kierowcy, wkładki kontrolnej i wkładki kontrolnej do karty traktorzysty. W przypadku zaginięcia pozwolenia kierowcy, wkładki lub wkładki kontrolnej do karty traktorzysty, kierowca względnie traktorzysta może prosić o wydanie wtórnika zaginionego dokumentu.

W tym celu powinien on wnieść do właściwego (ze względu na jego miejsce zamieszkania) prezydium rady narodowej podanie, w którym oprócz swego imienia, nazwiska i adresu powinien wskazać kategorię i numer pozwolenia (wkładki kontrolnej do karty traktorzysty) i władzę, która wydała pozwolenie (wkładkę).

Do podania należy dołączyć dwie fotografie.

J. B.

PRZYGOTOWANIE DO EKSPLOATACJI W OKRESIE ZIMOWYM POJAZDÓW MECHANICZNYCH

Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego — Departament Ruchu Drogowego wystosowało do wszystkich ministerstw i centralnych urzędów pismo Nr X-G-III-23/53/54 z dnia 9.9.1954 r. dotyczące przygotowania pojazdów samochodowych do eksploatacji w okresie zimowym 1954/1955.

Departament Ruchu Drogowego podkreśla, iż w wyniku przeprowadzonej kontroli przygotowania pojazdów samochodowych do eksploatacji w ubiegłym okresie stwierdzono, iż nie wszystkie skontrolowane jednostki transportu samochodowego podległe różnym resortom a zwłaszcza: Handlu Wewnętrznego, PGR, Przemysłu Mięsnego i Mleczarskiego, Przemysłu Drobного i Rzemiosła, Rolnictwa, Przemysłu Lekkiego, Przemysłu Rolnego i Spożywczego, dopełniły obowiązku należytego przygotowania taboru samochodowego do eksploatacji zimowej określonego przepisami instrukcji Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego SM/172, względnie nie poczyniły żadnych przygotowań w tym zakresie.

Nadmieniamy, iż instrukcja SM/172 została zatwierdzona zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 20.9.1950 r. (patrz „Transport” Nr 11/1950 r.), następnie zmieniona zarządzeniem Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 25.9.1951 r. (patrz „Transport” Nr 11/1951 r.), jak również przy wznowieniu nakładu instrukcji w 1952 r. uzupełniona i poprawiona o czym pisaliśmy szczegółowo w Nr 11/52 r. mies. „Transport”.

W dalszej części pisma, MTD i L w trosce o racjonalną gospodarkę samochodową i pełne wykonanie planów przewozowych ponownie przypominają zawczasu o konieczności wydania podległym jednostkom transportu samochodowego zarządzeń, wytycznych i pouczeń w kierunku przeprowadzenia porad zawodowych i poczynienia jak najdalej idących przygotowań pojazdów samochodowych do eksploatacji w okresie zimowym 1954/1955 r. zgodnie z wspomnianą wyżej instrukcją SM-172. Ponadto Ministerstwo zgodnie z § 2 instrukcji SM-172 prosi o przeprowadzenie wewnętrznej kontroli, która miałaby na celu poza instruktażem, sprawdzenie stopnia poczynionych przygotowań taboru samochodowego do okresu zimowego przez

podległe jednostki oraz o nadesłanie Ministerstwu Transportu Drogowego i Lotniczego w terminie do dnia 15.12. 1954 r. zbiorczego sprawozdania z wyników przeprowadzonej kontroli.

K. K.

KORZYSTANIE Z USŁUG PRZEWOŹNIKÓW NIEUSPOŁECZNIONYCH

W Monitorze Polskim Nr A-83 ukazało się zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 28 sierpnia 1954 r., zmieniające zarządzenie w sprawie korzystania z usług i kontraktacji nieuspołeczniionych przedsiębiorstw ciężarowego transportu drogowego.

Zarządzenie wprowadza w § 2 dotychczasowego zarządzenia nowy ustęp drugi, a ponadto zmiany w dotychczasowym ustępie 2 (któremu nadaje kolejną numerację jako ust. 3) oraz zmiany w ust. 1 i 2 § 5.

Istota tych zmian polega na uzależnieniu możliwości korzystania z usług przewoźników nieuspołeczniionych przez branżowe przedsiębiorstwa, biura i działy transportowe, działające dla potrzeb przedsiębiorstw, trudniących się dystrybucją artykułów przemysłowych i produktów rolnych, od uzyskania upoważnienia Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego, wydanego w porozumieniu z Przewodniczącym Komisji Planowania Gospodarczego.

J. B.

PREMIA DLA KONDUKTORÓW TOWAROWYCH W PKS

Z dniem 1 października wprowadzono w życie w PKS zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 30 sierpnia br. w sprawie zasad wynagradzania i premiowania konduktorów w ruchu towarowym.

Konduktorzy w ruchu towarowym dzielą się na dwie grupy: 1) zatrudnieni przy rozwózce drobnicy i 2) zatrudnieni na liniach regularnych.

Konduktorzy powinni być zaszeregowani do trzeciej grupy, a po roku pracy mogą być zaszeregowani do czwartej grupy plac. Otrzymują oni wynagrodzenie:

a) za czas faktycznie przepracowany według stawek godzinowych osobistego zaszergowania wraz z dodatkiem lokalnym (stolecznym lub morskim),

b) premie od wpływów uzyskanych w danym dniu przy rozwózce drobnicy lub na liniach regularnych.

Wprowadzając powyższe zarządzenie, Centralny Zarząd PKS ustalił następujące wskazówki:

w odniesieniu do konduktorów przy rozwózce drobnicy:

1) konduktor, który jeździ łącznie z obsługą pojazdu a nie wykonuje czynności naładunkowych i wyładunkowych otrzymuje wynagrodzenie za czas faktycznie przepracowany według stawek godzinowych osobistego zaszergowania wraz z przysługującymi mu dodatkami plus premię w wysokości jeden lub półtora procent od zainkasowanej przez niego w danym dniu gotówki.

Uwaga: zarówno przy drobnicy jak i na liniach regularnych przy obsłudze samochodu o tonażu do 7 ton (tonaż liczy się łącznie z przyczepą) premia wynosi półtora procent od uzyskanych wpływów. Na liniach regularnych komunikacji przy obsłudze samochodu o tonażu powyżej 7 ton wysokość premii wynosi jeden procent od uzyskanych wpływów.

2) konduktor, który dokonuje tylko inkasa a nie dokonuje czynności nadania i odbioru (nie jeździ z obsługą samochodu) otrzymuje jeden procent od zainkasowanych sum.

3) konduktor, który wykonuje czynności na- i wyładunkowe (warunek że łączna obsada pojazdu nie może wynosić więcej niż dwóch pracowników) otrzymuje:

a) wynagrodzenie akordowe za ilość rozwiezionych i przeładowanych ton przesyłek drobnicowych według katalogu norm i stawek dla przesyłek drobnicowych;

b) dodatek brygadzysty w wysokości 15% od stawki zasadniczej wynikającej z osobistego zaszergowania obliczonej za czas rzeczywiście przepracowany w danym miesiącu;

c) jeden względnie półtora procent premii od zainkasowanych przez niego w danym dniu kwot.

Uwaga: inkasem konduktora nie mogą być objęte należności dla ekspozytury wynikające z umów okresowych zawartych z usługobiorcami.

W odniesieniu do konduktorów na liniach regularnych.

Konduktor linii regularnych otrzymuje:

a) wynagrodzenie zasadnicze według stawek godzinowych;

b) premię w wysokości jednego względnie półtora procent od wpływów za usługi wykonane w danym kursie (bez względu na zainkasowane przez niego należności).

Na liniach ekspresowych (to jest między ekspozyturami bez przystanków na trasie), nie zatrudnia się konduktorów lecz konwojentów, którzy otrzymują wynagrodzenie przewidziane dla nich w zbiorowym układzie pracy.

Wprowadzony system premiowania przyczyni się niewątpliwie do zwiększenia zainteresowania konduktorów w dążeniu do wydajniejszej pracy. Zarówno w rozwózce drobnicy jak i na liniach regularnych od pracy konduktora zależy w dużym stopniu podniesienie jakości usług i lepsze wykorzystanie taboru.

A. L.

REJESTRACJA POJAZDÓW MECHANICZNYCH, KTÓRYCH UŻYWANIE WYMAGA ETATU

W Monitorze Polskim Nr 90, poz. 1010 została ogłoszona Instrukcja Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 3 września 1954 r. w sprawie rejestracji pojazdów mechanicznych, których używanie wymaga etatu samochodowego.

Instrukcja ta uchyla dotychczasowy tryb rejestracji pojazdów, których używanie wymaga etatu samochodowego, oparty na instrukcji z dnia 12 lipca 1952 r. (Mon. Pol. Nr A-69, poz. 1050), a w jego miejscu wprowadza nowy, uproszczony i odpowiadający aktualnym potrzebom tryb rejestracji.

Instrukcja dotyczy wszystkich rodzajów pojazdów mechanicznych:

1) parku samochodowego administracji państwowej (władz, urzędów i instytucji państwowych itp. wchodzących do budżetu Państwa),

2) parku samochodowego organizacji społecznych, dotowanych ze Skarbu Państwa i instytucji, korzystających z funduszy społecznych oraz

3) samochodów osobowych i motocykli parku samochodowego gospodarki narodowej (przedsiębiorstw państwowych, instytucji i przedsiębiorstw spółdzielczych oraz central spółdzielczo-państwowych, z wyjątkiem pojazdów mechanicznych przeznaczonych do transportu publicznego).

Stosownie do nowej instrukcji, wymienione wyżej, pojazdy mechaniczne mogą być dopuszczone do ruchu na drogach publicznych dopiero po zarejestrowaniu ich — przez właściwe ze względu na miejsce postoju (garażowania) pojazdu przydziału powiatowych (miejskich, miast stanowiących powiaty) rad narodowych bądź Rad Narodowych m. st. Warszawy i m. Łodzi — na jednostki organizacyjne, dla których ustalono odpowiednie etaty samochodowe.

Rejestrowanie pojazdu następuje na podstawie „dowodu przydziału etatu samochodowego” na dany rodzaj pojazdu. Dowody te otrzymują z Państwowej Komisji Etatów, ministerstwa (urzędy centralne), centralne instytucje społeczne, centrale spółdzielcze i spółdzielczo-państwowe, równocześnie z decyzją o ustaleniu etatów samochodowych a następnie dokonują rozdziału tych dowodów między podległe sobie jednostki organizacyjne.

Dowody przydziału są drukami ścisłego zarachowania. Składają się one z dwóch odcinków, z których pierwszy przeznaczony jest dla prezydium rady narodowej rejestrującej pojazd, a drugi dla jednostki organizacyjnej, przedstawiającej pojazd do rejestracji; na drugim odcinku prezydium rady narodowej odnotowuje fakt zarejestrowania pojazdu na daną jednostkę organizacyjną.

W przypadku zmiany miejsca postoju (garażowania) lub przydzielenia pojazdu innej jednostce organizacyjnej w ramach tego samego ministerstwa (urzędu centralnego), centralnej instytucji społecznej, centrali spółdzielczej, bądź centrali spółdzielczo-państwowej i przeniesienia go na teren właściwości innej rady narodowej, pojazd może być przeniejstrowany po stwierdzeniu, że był poprzednio zarejestrowany, na podstawie ważnego dowodu przydziału.

Instrukcja podkreśla, iż pojazd może być zarejestrowany tylko wówczas, gdy jednostka organizacyjna przedstawi dowód przydziału na dany rodzaj pojazdu. Rejestracja pojazdu bez dowodu przydziału jest zabroniona.

W razie cofnięcia etatu samochodowego przez Państwową Komisję Etatów, jednostka organizacyjna obowiązana jest doręczyć odcinek dowodu przydziału prezydium właściwej rady narodowej, która odcinek ten przesyła Państwowej Komisji Etatów.

Wycofanie pojazdu z ruchu następuje przez unieważnienie dowodu rejestracyjnego, odebranie tablic ze znakami rejestracyjnymi oraz uczynienie adnotacji o tym w dowodzie przydziału (na jego obydwu odcinkach).

J. B.

CENY I OPŁATY ZA PRODUKTY I USŁUGI NIETYPOWE PRZEDSIĘBIORSTW MTDiL

W Monitorze Polskim Nr 90, pod poz. 1003 ukazało się zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 17 września 1954 r. w sprawie trybu ustalania cen produktów nietypowych i opłat za nietypowe usługi, wykonywane przez przedsiębiorstwa podległe Ministrowi Transportu Drogowego i Lotniczego, świadczone w obrębie gospodarki społecznej.

Zarządzenie wyjaśnia przede wszystkim, iż w jego rozumieniu

1) nietypowymi produktami (wyrobami) są produkty, wykonywane przez przedsiębiorstwa resortu transportu drogowego i lotniczego na indywidualne zamówienie jednostek gospodarki społecznej, nie objęte obowiązującymi cennikami, których produkcja ma charakter niepowtarzalny, jednostkowy lub małoseryjny, do których wyprodukowania koniecznym jest opracowanie nowych receptur lub które wykonywane są według warunków technicznych, określonych indywidualnie przy każdym zamówieniu.

2) nietypowymi usługami są roboty przemysłowe i usługi nieobjęte obowiązującymi cennikami (taryfami).

Podstawą do ustalenia cen lub opłat jest kalkulacja planowanego kosztu własnego, sporządzona wg wytycznych, zawartych w zarządzeniu przez przedsiębiorstwo, które ma dostarczyć produktu lub wykonać usługę. Kalkulacja ta ma być sporządzona wg obowiązujących wzorów kalkulacji i oparta na ścisłych danych technicznych.

Ceny produktów i opłaty za usługi ustala:

1) dostawca (wykonawca) tj. przedsiębiorstwo resortu transportu drogowego i lotniczego w uzgodnieniu z odbiorcą wówczas, gdy wartość zamówienia nie przekracza 10.000 zł. W razie nieosiągnięcia porozumienia, cenę bądź opłatę ustala Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego w porozumieniu z Ministerstwem któremu podlega odbiorca,

2) we wszystkich innych przypadkach Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego w porozumieniu z ministerstwem, któremu podlega odbiorca.

W dalszych postanowieniach zarządzenie zawiera szereg szczegółowych wskazówek, dotyczących trybu ustalenia cen i opłat.

Omawiane zarządzenie wydane zostało w oparciu o przepisy zarządzenia Przewodniczącego PKPG z dnia 30 września 1953 r. w sprawie przekazania właściwym ministrom uprawnień do ustalania cen produktów nietypowych i opłat za nietypowe usługi, nie objęte obowiązującymi cennikami (taryfami), wykonywane przez przedsiębiorstwa przemysłu kluczowego i świadczone w obrębie gospodarki społecznej (Mon. Pol. Nr A-94, poz. 1311).

J. B.

UZUPEŁNIENIE PRZEPISÓW O TRANSPORCIE MIĘDZY OSIEDLAMI

W Monitorze Polskim Nr 90 ukazało się zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 21 września 1954 r., zmieniające zarządzenie z dnia 5 sierpnia 1954 r. w sprawie określenia pojazdów samochodowych nie podlegających przepisom, regulującym używanie ciężarowych pojazdów samochodowych w transporcie między osiedłami i wykorzystania ich próżnych przebiegów.

Zmianie uległ pkt 4 § 1 dotychczasowego zarządzenia (z dnia 5 sierpnia 1954 r.).

Przepis ten po wprowadzeniu zmiany otrzymał brzmienie:

„4) platformy i kłonicie do przewozu dłużyć“,

— a przez to wyraźnie sprecyzowano, które platformy, należące do jednostek gospodarki społecznej, wyłącznie zostały spod działania przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 czerwca 1952 r. w sprawie używania ciężarowych pojazdów samochodowych w transporcie między osiedłami i wykorzystania ich próżnych przebiegów (Dz. U. Nr 29, poz. 197).

J. B.

TARYFA TOWAROWA DLA PRZEWÓZÓW KONNYCH

Z dniem 1 października 1954 r. weszła w życie nowa taryfa dla przewozów konnych, zatwierdzona Uchwałą Nr. 598/54 Rady Ministrów z dnia 28 sierpnia 1954 r. Taryfa ta dotyczy przewozów konnych dokonywanych:

1) przez przewoźników, uprawiających zawodowo zarobkowy przewóz na podstawie zezwoleń na wykonywanie transportu drogowego, uzyskanych na podstawie art. 4 i 6 ustawy z dnia 8. 1. 1951 r. o transporcie drogowym (Dz. U. Nr 4, poz. 26),

2) przez rolników, uprawiających zarobkowy przewóz ubocznie i dorywczo bez obowiązku posiadania zezwoleń na transport zarobkowy,

3) odpłatnie na zlecenie prezydentów gminnych (miejskich) rad narodowych, wydawane na podstawie art. 2 dekretu z dnia 30. 6. 51 r. o obowiązku świadczeń w naturze na niektóre cele publiczne (Dz. U. Nr 58 poz. 284),

4) przez branżowe przedsiębiorstwa przewozowe, z wyjątkiem podległych Ministerstwu Handlu Wewnętrznego.

Taryfa ta nie dotyczy wywozu drewna z lasów w zakresie uregulowanym odrębnymi przepisami.

Podstawą wymiaru opłat jest w zasadzie waga przewożonego ładunku i odległość przewozu. W szczególnych przypadkach stosuje się opłaty godzinowe (gdy usługi przewozu połączone są poza czynnościami ładunkowymi z dodatkowymi innymi czynnościami specjalnymi, opóźniającymi przewozy oraz przy przewozach dystrybucyjnych, gospodarczych, dalszych jak na 10 km itp.). Przy niektórych przewozach np. przeprowadzkach, stosuje się opłaty za 1 mb pojazdu w zależności od odległości przewozu.

Opłaty stosowane w zależności od wagi przewożonego ładunku i odległości przewozu ujęte są w 6 tabelach.

Pierwsza tabela opłat obejmuje wszystkie materiały i towary z wyjątkiem materiałów budowlanych i przewozów ziemi, związanych z masowymi robotami przekopowymi oraz z robotami fundamentowymi i usuwaniem ziemi na odkład lub wysypisko.

Dla przewozu tych materiałów i towarów zostały ustalone strefy taryfowe: I — do 4 km włącznie; II — od 4 do 8 km i III — ponad 8 km. Dla podstawowej grupy materiałów i towarów z tej tabeli stawki taryfowe wynoszą: za przewóz 1 tony na odległość do 4 km włącznie zł 9,00, za każdy następny kilometr od 4 do 8 km — zł 1,50, za każdy następny kilometr ponad 8 km — 0,75 zł i za czynności ładunkowe (naładunek i wyładunek — 2 rzuty) zł 6,00.

Tabela druga opłat obejmuje materiały budowlane, przewożone na obszarze całego kraju z wyjątkiem m. st. Warszawy i Nowej Huty.

Opłaty w tej tabeli zostały bardziej zróżnicowane, zależnie od odległości przewozu. Strefy taryfowe są następujące: I — do 0,3 km; II — od 0,3 do 0,5 km; III — od 0,5 do 1,0 km; IV — od 1,0 do 1,5 km; V — od 1,5 do 2,0 km; VI — od 2,0 do 3,0 km; VII — od 3,0 do 4,0 km i VIII — za każdy następny kilometr. Stawki taryfowe np. dla cementu w workach wynoszą: do 300 metrów — zł 4,10 za 1 tonę, do 1,0 km — zł 5,18, do 4,0 km — zł 8,19 i za każdy następny kilometr zł 1,36. Opłata za czynności ładunkowe (2 rzuty) dla cementu w workach wynosi zł 5,46 od 1 tony.

Tabela trzecia dotyczy materiałów budowlanych, przewożonych na obszarze m. st. Warszawy i Nowej Huty. Strefy taryfowe są identyczne jak w poprzedniej tabeli, a stawki podwyższone o 10% w stosunku do obowiązujących na pozostałym obszarze kraju.

Tabela czwarta dotyczy przewozów ziemi, związanych z masowymi robotami przekopowymi (budowa kolei, dróg publicznych, lotnisk itp.). Stawki taryfowe są ustalone w zależności od kategorii gruntu za każde 100 metrów przewozu. Do stawek za przewóz włączony jest wyładunek

nek, a naładunek dolicza się oddzielnie, w zależności od tego, czy ładuje się ziemię odspojoną, czy nie. Za czynności naładunku płaci się w zależności od stref kraju, przyjętych w budownictwie. Np. dla kategorii III gruntu za przewóz łącznie z wyładunkiem 1 m³ ziemi płaci się na odległość do 100 m — zł 8,50, a za każde dalsze 100 m: w strefie od 100 do 400 m — zł 0,95; w strefie od 400 do 800 m — zł 0,70; w strefie od 800 do 1200 m — zł 0,45. Za odspojenie łącznie z naładowaniem ziemi płaci się za 1 m³ w I strefie kraju zł 5,05, a za naładowanie ziemi odspojonej mierzony w stanie spulchnionym zł 1,90.

Tabela piąta dotyczy przewozów ziemi, związanych z robotami fundamentowymi i usuwaniem ziemi na odkład lub wysypisko. Stawki taryfowe są ustalone również w zależności od kategorii gruntu i odległości przewozu (strefy: do 0,3 km od 0,3 do 0,5 km; od 0,5 do 1,0 km; od 1,0 do 2,0 km oraz za każdy następny kilometr). Do stawek za przewóz włączony jest wyładunek, a za naładunek płaci się na analogicznych zasadach i w tej samej wysokości, jak w poprzedniej tabeli. Np. dla tejże kategorii III gruntu za przewóz łącznie z wyładunkiem 1 m³ ziemi płaci się na odległość do 300 m — zł 9,10, do 500 m — zł 10,45, do 1,0 — 12,00, do 2 km — zł 14,65 i za każdy następny kilometr — zł 2,15.

Tabela szóstą dotyczy również przewozów ziemi, związanych z robotami fundamentowymi i usuwaniem ziemi na odkład lub wysypisko, ale dokonywanych tylko na obszarze m. st. Warszawy i Nowej Huty (tabela piąta dla całego obszaru kraju). Zasady taryfowe w tabeli szóstej są identyczne, jak w tabeli piątej z tym, że stawki za przewóz łącznie z wyładunkiem są wyższe o ca. 10%.

Uchwała Rady Ministrów ustala również stawki taryfowe, obliczane w zależności od czasu wynajętego pojazdu konnego (stawki godzinowe) oraz stawki za przewozy konne i czynności z nimi związane przy przeprowadzkach. Za usługi wykonywane w niedziele lub dni świąteczne opłaty taryfowe podwyższa się o 40%, a w godzinach nocnych — o 10%.

Prezydium wojewódzkich rad narodowych (m. st. Warszawy i m. Łodzi) zostały upoważnione do obniżania w uzasadnionych przypadkach na swoim terenie opłat taryfowych w granicach do 15% oraz do podwyższania w okresie przewozów jesiennych opłat za przewozy ziemio- i rolników (włącznie dla rolników, wykonujących przewozy dorywczo) w granicach do 15% na okres nie dłuższy, niż dwa miesiące.

Przewoźnicy nieuspołecznieni otrzymują za swe usługi opłaty ustalone w tej taryfie, obniżone w sumie końcowej o 5%.

Powyższa taryfa uregulowała w sposób zasadniczy zagadnienie przewozów konnych w całym kraju (z wyjątkiem wywozu drewna z lasu). Poprzednia taryfa obowiązywała formalnie tylko przedsiębiorstwa przewozowe i indywidualnych przewoźników zawodowych. Powyższa taryfa obejmuje wszystkich przewoźników, a więc i rolników, uprawiających ubocznie i dorywczo zarobkowy przewóz oraz przewozy, wynikające z dekretu o obowiązku świadczeń w naturze na niektóre cele publiczne. Różnicowanie tabel opłat w zależności od przewożonych ładunków, odległości przewozowych, czasu pracy itp. stwarza normalne warunki dla prawidłowego i normalnego kształtowania się zarobków przewoźników i kosztów transportu u zleceniodawców.

Wyżej omówiona taryfa oparta na uchwale Nr 598 Rady Ministrów z dnia 28 sierpnia 1954 r., ogłoszonej w Monitorze Polskim Nr 89 poz. 992, została wprowadzona w życie z dniem 1 października 1954 r. zarządzeniem Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 16 września 1954 r., opublikowanym łącznie z taryfą w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 18 z 1954 r. Ponadto taryfa będzie do nabycia również w oddzielnym wydaniu w wolnej sprzedaży w księgarniach Domu Książki.

C. G.

ETATY POJAZDÓW MECHANICZNYCH

W Monitorze Polskim Nr A-81/54 pod poz. 938 opublikowana została uchwała Rady Ministrów Nr 565 z dnia 11 sierpnia 1954 r. w sprawie organizacji i zakresu działania Państwowej Komisji Etatów. Z uwagi na zagadnie-

nie etatów pojazdów mechanicznych, które są m. in. przedmiotem działalności PKE informujemy naszych czytelników o jej ukazaniu się.

Z uchwały wynika, iż w celu systematycznego prowadzenia prac nad usprawnieniem i udoskonaleniem organizacji aparatu administracyjnego oraz obniżenia kosztów administracji Rada Ministrów określiła zadania dla PKE, do których m. in. należą sprawy etatów pojazdów mechanicznych (§ 1 ust. 1, pkt. 4 uchwały).

Na podstawie przepisu § 5 uchwały, pracownikom PKE przysługuje prawo dokonywania kontroli jednostek organizacyjnych w zakresie ustalonym każdorazowo w delegacji służbowej przez Prezesa Komisji a więc i w zakresie etatów samochodowych. Prezesowi Komisji przysługuje również prawo wydawania zarządzeń pokontrolnych w celu usunięcia stwierdzonych uchybień organizacyjnych i etatowych. O treści wydanych zarządzeń Prezes Komisji obowiązany jest zawiadomić właściwego ministra.

Prezes PKE obowiązany jest zawiadamiać Ministra Kontroli Państwowej o stwierdzonym w toku prac Komisji naruszeniu przepisów. W przypadku stwierdzenia poważniejszego naruszenia przepisów Prezes Komisji obowiązany jest ponadto powiadomić Prezesa Rady Ministrów. Wszystkie organy aparatu administracyjnego obowiązane są na żądanie Komisji udzielać niezbędnych danych i materiałów związanych z wykonywaniem zadań Komisji oraz ułatwiać przeprowadzanie kontroli na miejscu.

W PKE działa Kolegium pod przewodnictwem Prezesa, w którego skład wchodzi ponadto wiceprezesi PKE oraz przedstawiciele Przewodniczącego PKPG i Ministra Finansów.

Kolegium Komisji m. in. uchwała wytyczne do projektów rocznych planów etatów samochodowych i zatwierdza roczne rozdzielniki etatów pojazdów mechanicznych.

Od decyzji Prezesa PKE bądź Kolegium PKE przysługuje właściwemu ministrowi prawo odwołania do Prezesa Rady Ministrów w ciągu 14 dni od doręczenia decyzji.

Osobna uchwała Rady Ministrów ustali szczegółowy zakres działania PKE oraz zasady współdziałania z innymi organami.

K. K.

Taryfy i zarządzenia

W komunikacji kolejowej:

Z ważnością od dnia 15.IX.1954 r. wprowadzono w Dziale IV Taryfy towarowej Polskich Kolei Państwowych nowy § 49, który zawiera cennik pojemnika i jego części, oraz nowy § 50, który zawiera cennik części zamennych i naprawy uszkodzonych wagonów towarowych oraz urządzeń ładunkowych. Obydwa cenniki ogłoszono w formie załącznika do Dziennika Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 16 z 1954 r.

W Dz. T. i Z. K. Nr 16 z 1954 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei z 31.VIII.1954 r. w sprawie komunikacji towarowej Szwecja i Norwegia — Austria promem przez Trelleborg — Sassnitz Hafen w tranzycie przez Polskę. Zgodnie z tym zarządzeniem, Szwedzkie Koleje Państwowe, Norweskie Koleje Państwowe, Niemieckie Koleje Rzeszy, Polskie Koleje Państwowe, Czechosłowackie Koleje Państwowe i Austriackie Koleje Związkowe przyjmują z dniem 1.IX.1954 r. w komunikacji towarowej pomiędzy Szwecją i Norwegią a Austrią promem przez Trelleborg — Sassnitz Hafen w tranzycie przez Polskę przesyłki do bezpośredniego przewozu przez otwarte punkty graniczne na zasadzie Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (KMT) z 23.XI.1933 r. wraz z Ujednolajnionymi Postanowieniami Dodatkowymi, obowiązującej od 1.X.1938 r. Specjalne postanowienia dodatkowe do art. 19 KMT nie dopuszczają zaliczeń, natomiast jako zaliczki w gotówkę nie są dopuszczane tylko koszty powstałe dla nadawcy w związku z przewozem (np. wydatki na opakowanie, dowóz samochodem itp.) oraz kwoty, odpowiadające kosztom przy poprzednim przewozie koleją w przypadku nowego nadania na wyjściowej stacji granicznej kraju nadania. Zarządzenie zawiera wykaz punktów granicznych odtwartych dla tej komunikacji.

W tym samym numerze Dz. T. i Z. K. ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei z 31.VIII.1954 r. w sprawie komunikacji towarowej Szwecja i Norwegia — Czechosłowacja promem przez Trelleborg — Sassnitz Hafen w tranzycie przez Polskę. Komunikacja ta odbywa się również na zasadzie postanowień KMT z 23.XI.1933 r. wraz z Ujednolajnionymi Postanowieniami Dodatkowymi, obowiązującej od 1.X.1938 r. Specjalne postanowienia dodatkowe do art. 19 KMT nie dopuszczają zaliczeń i zaliczek w gotówkę. Zarządzenie zawiera wykaz punktów granicznych odtwartych dla tej komunikacji. Zarządzenie obowiązuje od 1.IX.1954 r.

O. K.

KRONIKA

JESIENNE PRZEWOZY KOLEJOWE

Tegoroczne przewozy jesienne przebiegają na ogół sprawnie. Pierwsze meldunki, napływające ze wszystkich stron kraju, świadczą o lepszym przygotowaniu kolejarzy do wykonania odpowiedzialnych i większych, niż w latach ubiegłych, zadań. Wpłynęły na to niewątpliwie zobowiązania kolejarzy z okazji ich pierwszego święta „Dnia Kolejarza”.

Kolejarze DOKP Poznań dobrze wywiązują się ze swoich zadań. Już 27 września zameldowali oni o wykonaniu zadań załadunku masy towarowej za III kwartał, zaoszczędzając przez właściwe wykorzystanie powierzchni ładownej ponad 8 000 wagonów. Osiągnięcie poznańskich kolejarzy jest m. in. wynikiem dobrej współpracy z użytkownikami kolei, z którymi zawarli oni kilkaset umów w sprawie skrócenia postoju wagonów.

Plany przewozowe na wszystkich stacjach DOKP Lublin są stale przekraczane. W pierwszej połowie września miesięczny plan przewozów towarowych został wykonany w 56,4 proc. Plan przewozów jesiennych wyższy o 17 proc. niż w roku ubiegłym, jest wykonywany dzięki pełnej mobilizacji taboru kolejowego. Ważnym czynnikiem w usprawnieniu transportu jest stosowanie tzw. podwójnych operacji, to znaczy wyładunku i załadunku tych samych wagonów. W ten sposób nie dopuszcza się do postoju wagonów.

Na stacjach kolejowych DOKP Gdańsk załadunku się obecnie przeciętnie 100 wagonów ziemniaków dziennie. Wagony są poddawane w oznaczonych terminach. Pewne opóźnienia w poddawaniu wagonów zanotowano na kolejach wąskotorowych na terenie Żuław. Kolejarze gdańscy wykonali plan przewozu za pierwszą połowę września z nadwyżką 3 proc. Jednak w dyrekcji gdańskiej przeciętny załadunek na wagon był niższy o 210 kg niż przewiduje norma. Jedną z przyczyn niepełnego wykorzystania zdolności przewozowej wagonów jest niedotrzymywanie umownych norm załadunku przez klientów PKP.

Tych kilka meldunków wskazuje, że kolejarze starają się mimo pewnych przeszkód w terenie o sprawne wykonywanie przewozów jesiennych. Duże znaczenie dla dalszego polepszenia tegorocznej kampanii przewozów jesiennych mają narady kolejarzy z użytkownikami kolei. Narady takie odbyły się ostatnio we wszystkich DOKP i większych węzłach kolejowych. W wyniku tych porad w całym kraju podpisano kilkaset umów pomiędzy kolejarzami i użytkownikami, zmierzających do usprawnienia przewozów.

NOWA LINIA KOLEJOWA SKIERNIEWICE—ŁUKÓW

(O) W dn. 1 października br. odbyła się w Piławie uroczystość otwarcia nowej linii kolejowej Piława-Skierniewice. Budowa nowej linii kolejowej Skierniewice-Łuków, o długości 160 km to największa powojenna inwestycja kolejowa planu sześciolatniego. Pierwszy jej odcinek Piława-Łuków długości 60 km został oddany do użytku jeszcze w roku ubiegłym, obecnie, po ukończeniu robót na całej linii, przekazano do eksploatacji drugi, dłuższy odcinek Piława-Skierniewice, długości 100 km. Dziś na całej 160-kilometrowej linii kursują dalekobieżne pociągi towarowe, odciążając w poważnym stopniu węzeł warszawski.

Nowo wybudowana linia ma ogromne znaczenie dla uaktywnienia terenów, przez które biegnie — terenów dotychczas gospodarczo zacofanych, wskutek braku dogodnych połączeń komunikacyjnych.

Na odcinku Piława-Skierniewice wybudowano 6 stacji w miejscowościach Osiek, Góra Kalwaria, Czachówek, Tarczyn, Mszczonów i Puszczę Mariąńską oraz 7 przystanków osobowych: Jazwiny, Warszówka, Prażmów, Gęski, Jeżewice, Grzegoszewice i Grabce.

O ogromie pracy i kosztów włożonych w budowę tej linii świadczą najlepiej cyfry: przy robotach ziemnych przemieszczono około 5,5 miliona m. sześć. ziemi. Wybudowano 129 mostów, wiaduktów i przepustów długości 2830 mb, w tym mostów przez Wisłę. Ułożono ponad 210 km torów na szlaku i stacjach, wybudowano 64 budynki służbowe i mieszkalne o łącznej kubaturze 53 000 m sześć. w tym 220 izb mieszkalnych dla kolejarzy, obsługujących nową linię. Dalsze obiekty (dworce na przystankach, magazyny itp.) są jeszcze w budowie i będą ukończone w r. 1955.

Inwestorem budowy z ramienia Ministerstwa Kolei był Zarząd Inwestycji Kolejowych, generalnym wykonawcą Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych nr 1. Studia trasy kolejowej oraz projekty budynków wykonało Centralne Biuro Studiów i Projektów Kolejowych w Warszawie.

Uroczystości otwarcia nowej linii dokonał Minister Kolei Ryszard Strzelecki, podkreślając ogromne korzyści gospodarcze, jakie przynosi uruchomienie komunikacji kolejowej wsiom i osiedlom.

Zaśnięci przy budowie linii pracownicy otrzymali liczne odznaczenia i krzyże zasługi. Wśród odznaczonych znajdują się m. in.: Dyr. Zarządu Inwestycji Kolejowych Pietkiewicz, starszy inspektor budowy Marian Sułkowski, główny inżynier budowy całej linii inż. Zygmunt Piskorski, majster kesonowy Niklewicz oraz liczni robotnicy, którzy wyróżnili się w pracy, wysoko przekraczając normy.

We współzawodnictwie ogólnokrajowym wszystkich Przedsiębiorstw Robót Kolejowych zaszczytne drugie miejsce zdobyła kierownictwo robót w Piławie.

OTWARCIE RUCHU POCIĄGÓW ELEKTRYCZNYCH WARSZAWA—ŁÓDŹ

W dniu 2 października o godz. 10.55, zgodnie z rozkładem jazdy, odjechał z Warszawy do Łodzi pierwszy pociąg elektryczny. Otworzył on normalny ruch pociągów elektrycznych na trasie łączącej stolicę z Łodzią. W Łodzi dyr. Centr. Zarz. Elektryfikacji Kolei, ob. Skwiecinski złożył Ministrowi Kolei R. Smoleckiemu meldunek o gotowości odcinka Łódź—Łódź do podjęcia normalnego ruchu pociągów elektrycznych. Minister Kolei w imieniu Partii i Rządu podziękował wykonawcom tej inwestycji za ofiarny trud oraz przekazał linię elektryczną łączącą Warszawę z Łodzią do eksploatacji.

Od 3 października, tj. daty wprowadzenia jesiennego rozkładu jazdy na PKP, obok pociągów parowych na trasie Warszawa-Łódź, kursować będzie 9 par pociągów elektrycznych na dobę. Przejazd pociągiem elektrycznym z Warszawy do Łodzi trwa o 55 min. krócej niż pociągiem osobowym i około 20 min. krócej niż pociągiem pociągów ekspresowych.

W czasie uroczystości 28 najbardziej ofiarnych pracowników kolejnictwa zostało odznaczonych Złotymi, Srebrnymi i Brązowymi Krzyżami Zasługi.

DWORZEC WARSZAWA-ŚRÓDMIEŚCIE W NOWEJ SIEDZIBIE

W dniu 4 września br. został uruchomiony przy ul. Marchlewskiego nowy prowizoryczny dworzec Warszawa-Śródmieście. Nowy budynek dworcowy jest obszerniejszy od poprzedniego. Posiada 10 stałych kas biletowych oraz 2 ruchome (budki na kółkach), które będą dostawiane w czasie większego nasilenia ruchu pasażerskiego, zwłaszcza w miesiącach letnich. Na dworcu czynne będą kioski „Ruchu” pomyślano także o izbie dla podróżujących matek z dziećmi.

DWORZEC GŁÓWNY W POZNANIU W NOWEJ SZCIE

Brygady robocze z PKP ukończyły całkowicie remont Dworca Głównego w Poznaniu. Wnętrze Dworca — hol i korytarze wyłożone zostały piękną drewnianą boazerią. Na peronach założono wiele nowych kwietników, odświeżono również wejścia do tunelów. W głównym holu dworca ustawiono efektowne stoiska z fotografiami i wykresami, przedstawiającymi rozwój współzawodnictwa i ruchu racjonalizatorskiego w poznańskim DOKP. Wyremontowano też poczekalnię, świetlicę oraz restaurację KZG. W kinie dworcowym wybudowana została nowa kabina operatora i zwiększona ilość miejsc siedzących.

ZRADIOFONIZOWANIE LOKOMOTYW ULATWIA PRACĘ MANEWRÓWE I PRZETOKOWE

Na kilku lokomotywach na terenie stacji Warszawa-Odołany za instalowano radiostację nadawczo-odbiorczą, które w znacznym stopniu przyczyniają się do sprawnego wykonywania prac manewrowych i przetokowych. Po objęciu służby na radiofonizowanych lokomotywach TY-2, ich dzień roboczy rozpoczyna się pierwszą czynnością: uruchomieniem krótkofalowej stacji. Tory na stacji roją się od rozjazdów, zwrotnic, sygnałów, znaków ostrzegawczych itp. urządzeń. Dzięki jednak aparaturze nadawczej maszyniści szybko i mięciomnie kierują wagony na odpowiednie bocznicę. W razie trudności maszynista uruchamia aparaturę nadawczą i natychmiast komunikuje o zaistniałej przeszkodzie. Po chwili głośnik podaje mu decyzję kierownika przetoków i maszyna znów posłusznie wykonuje skomplikowane manewry.

Od chwili uruchomienia na stacji Warszawa-Odołany, tj. od września ub. r. 3 lokomotywy radiofonizowanych, praca obecnie została znacznie usprawniona. Poważnie zmniejszony został średni postój wagonów. Efekty jakie uzyskała stacja Warszawa-Odołany stanowią podstawę do rozszerzenia tych urządzeń na inne stacje. Przewiduje się, że jeszcze w roku bieżącym podobne krótkofalówki nadawczo-odbiorcze otrzyma 7 lokomotyw na stacji Warszawa-Praga.

Obecnie zradiofonizowane lokomotywy pracują na stacjach Tarnowski Góry i Łazy. W przyszłości wszystkie większe węzły kolejowe otrzymają aparaturę radiową nadawczo-odbiorczą dla parowozów, co znacznie usprawni kierowanie nimi, zwłaszcza w czasie śnieżycy, deszczu, mgły itp.

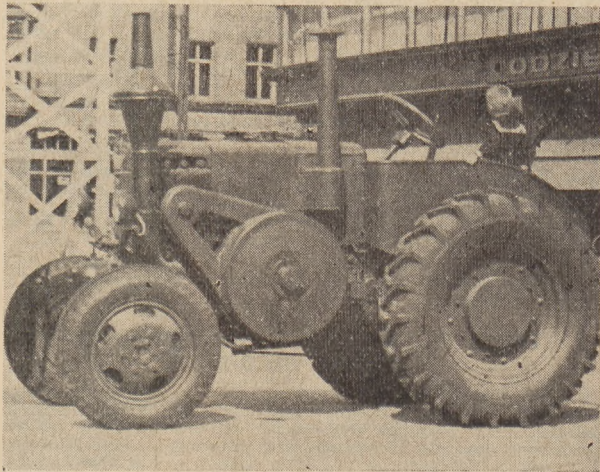
WSPÓLPRACA UŻYTKOWNIKÓW Z KOLEJĄ PRZYSZYJA SIĘ DO USPRAWNIA PRZEWOZÓW JESIENNYCH

Pracownicy Wojewódzkiego Związku Gminnych Spółdzielni „Samopomoc Chłopska” w Rzeszowie, jedni z pierwszych w kraju odpowiedzieli na apel krajowej narady kolejarzy i przedstawicieli spółdzielczości samopomocowej, wzywającej do jak najlepszego wykorzystania transportu kolejowego w okresie przewozów jesiennych.

Mając na uwadze przyspieszenie załadunku i wyładunku taboru kolejowego pracownicy WZGS postanowili znacznie skrócić czas postoju wagonów przy czynnościach ładunkowych. Wpłynęło to na szybsze wysyłanie wagonów z towarami. Ponadto pracownicy WZGS zobowiązali się oddawać wagony kolejowe w stanie wzorowej czystości, wykorzystywać je jak najbardziej pojemność wagonów oraz rozładowywać je w razie potrzeby w niedzielę i święta.

NOWY TYP CIĄGNIKA „URSUS“

Sprawa polepszenia i modernizacji naszych ciągników jest od dłuższego czasu przedmiotem prac naszych konstruktorów. Konkretnie potrzeby, w szczególności konieczności obniżenia zużycia paliwa pobudziły inicjatywę, Biuro konstrukcyjne fabryki, opierając się na inicjatywie oddolnej opracowało nowy, zmodernizowany typ ciągnika C-45, starając się o maksymalne przystosowanie go do potrzeb terenu.



Jakie są zalety nowego typu ciągnika w stosunku do starego?

A więc po pierwsze — mniejsze zużycie paliwa. Rozruch nowego ciągnika odbywa się przy pomocy świecy iskrowej, czyli podobnie jak przy silniku samochodowym. Czas zapalania trwa około 40 sekund. Ta innowacja pozwoliła na znaczne oszczędności w paliwie. Dotychczas bowiem silniki ciągników nawet w czasie postoju pracowały, co pochłaniało duże ilości materiałów pędnych.

Po drugie — zwiększono wydajność pracy ciągnika. Dotychczas wykonanie zwrotu na końcu brzozy, wymagało zacementowania dużego koła. Zmniejszało to oczywiście wydajność pracy ciągnika. Obecnie zainstalowano oddzielne hamulce na każde z tylnych kół, co czyni ciągnik bardziej zwrotnym.

Po trzecie — zwiększono wygodę obsługi ciągnika. Nowy typ ciągnika wyposażony został w miękkie siedzenia amortyzujące wstrząsy. Koło rozruchowe zamocowane na wale korbowym ułatwiło rozruch silnika. Traktorzysta nie będzie musiał jak dotychczas posługiwać się w tym celu kołem kierownicy. Nad siodełką kierownicy zainstalowana zostanie wkrótce budka, która chronić go będzie przed deszczem. Ciągnik otrzymuje nowy iskrochłon, co zmniejszyło możliwość zaprzeszenia się iskier w lesie. Przednia osź zawieszona wyżej sprawi, że ciągnik będzie miał możliwość pokonywania większych nierówności terenu.

Modernizacja ta pociąga za sobą konieczne zmiany w budowie samego silnika. Dla szybkiej realizacji próbną serię ulepszonych ciągników powołano zostały do życia brygady inżynierjno-robotnicze. Termin realizacji nowego projektu jest krótki.

ZIMOWY ROZKŁAD JAZDY POCIAGÓW

Z dniem 3 października br. wprowadzony został zimowy rozkład jazdy pociągów pasażerskich. Zawiera on nieznaczne zmiany w porównaniu z dotychczasowym.

Z ważniejszych zmian wymienić należy: wprowadzenie bezpośrednich pociągów trakcją elektryczną w relacji Warszawa — Łódź Fabryczna oraz uruchomienie pociągów pasażerskich na nowym odcinku Skierniewice — Piława.

Jak pracują nasi transportowcy

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

PAROWÓZ-MILIONER

Parowóz PT 47-43 osiągnął już na liczniku przeszło 900 tys. km przebytej drogi i wkrótce osiągnie milion kilometrów. Sukces ten osiągnął maszynista Kosmowski przy udziale jego trzech brygad. Jest to poważny sukces, jeśli się zważy, że jedynie w Związku Radzieckim jest kilka parowozów — milionerów. Należy podkreślić, że wymieniony parowóz przebył odległość 900 tys. km bez dwóch remontów kapitalnych, które przeprowadza się zwykle po przejechaniu 450 tys. km oraz bez 4 napraw średnich.

Dzięki temu sukcesowi państwo uzyskało 579 tys. zł oszczędności na remontach oraz dodatkowo jeszcze prawie 160 tys. zł na oszczędzaniu paliwa.

Spodziewamy się, że inni maszyniści pójdą w ślady Franciszka Kosmowskiego i jego brygad.

RADZIECKIE METODY PRACY — ŹRÓDŁEM OSZCZĘDNOŚCI

W parowozowni głównej Zajazdkowo Tczewskiej wielu maszynistów pogłębia swe wiadomości zawodowe, studiując literaturę i metody pracy produkujących maszynistów radzieckich. Z pośród tych maszynistów wyróżniają się: doświadczony maszynista Augustyn Bigus, który na swoim parowozie Ty 2-687 uzyskał najlepsze wyniki we współzawodnictwie o obniżkę kosztów własnych oraz drugi, młody maszynista Paweł Dulak. Bigus na 1000 brutto-tono-km osiągnął 3,01 zł a na 100 parowozu/km — 215 zł, zaś Paweł Dulak miał nieco słabsze wyniki zajmując w skali ogólnej trzecie miejsce. Użył on na 1000 brutto-tono-km 3,47 zł, a na 100 parowozu/km — 347 zł.

Obaj maszyniści korzystając z doświadczeń radzieckich stosowali zamiast lepszych gatunków węgla muł i leśny dymniczny. przeprowadzając swe pociąg: planowo i bezawaryjnie. Wymagało to od nich większej troski o stan palenisk w parowozie.

EKSPEDYCJA KOLEJOWA GDAŃSK — NOWY PORT PIERWSZA WYKONAŁA PLAN ROCZNY

Kolejarze z ekspedycji Gdańsk — Nowy Port złożyli w dniu 6 września br. dumny meldunek o wykonaniu rocznego planu przewozu masy towarowej w 101,5 proc. Jest to pierwsza jednostka nie tylko na terenie DOKP Gdańsk, ale i na całej sieci PKP, która wykonała plan przewozu towarów za 1954 r.

Sukces ten ekspedycja kolejowa w Nowym Porcie uzyskała przede wszystkim dzięki maksymalnemu wykorzystaniu ładowności wagonów.

Wraz z meldunkiem o wykonaniu planu rocznego, pracownicy ekspedycji w Nowym Porcie podjęli nowe zobowiązanie, mianowicie, postanowili oni dla uczczenia Dnia Kolejarza przewieźć do końca roku bieżącego 100 tys. ton masy towarowej ponad plan.

KOLEJARZE OLSZTYŃSKY ZAOSZCZĘDZILI 29 000 TON WĘGLA

W okresie 5-ciu miesięcy roku bieżącego drużyny parowozowe z olsztyńskiej dyrekcji kolejowej zaoszczędziły 29 000 ton wysoko gatunkowego węgla, czyli znacznie więcej niż w tym samym okresie roku ubiegłego. W poważnym stopniu wzrosła również ilość spalonego mułu węglowego. W ciągu bieżącego roku brygady parowozowe spaliły 7 000 ton mułu zaoszczędzając dzięki temu 33 540 ton węgla. Najlepsze wyniki w walce o oszczędność węgla osiągnęli m. in. brygady parowozowe maszynistów: Henryka Jankowskiego, Sergiusza Mazura i Włodzimierza Pawliuszka.

POMYSŁY RACJONALIZATORSKIE KOLEJARZY BIAŁOSTOCKICH

(O) Znaczne osiągnięcia w rozwoju ruchu racjonalizatorskiego i nowatorskiego ma kolejowy Klub Techniki i Racjonalizacji w Białymstoku, który prowadzi szeroką popularyzującą wiedzę techniczną wśród załóg wszystkich służb PKP.

Wśród najcenniejszych pomysłów, które zostały zastosowane na terenie oddziału białostockiego PKP zasługują na uwagę plomba mechaniczna do plombowania wagonów pomysłu pracowników oddziału eksploatacyjnego: Dryzałkowskiego, Laszkowskiego i Siewierskiego. Dzięki zastosowaniu plomby wyeliminowano zużycie znacznych ilości ołowiu, potrzebnego do wytwarzania plomb.

Drugą nagrodę na konkursie racjonalizatorskim pracowników DOKP Olsztyn uzyskało usprawnienie termionów biletowych, zgłoszone przez pracowników parowozowni w Białymstoku: Kaczyńskiego, Birko i Olesiewicza.

Duże znaczenie w zakresie mechanizacji robót pracochłonnych przy wyładunku węgla na składzie opału ma pomysł mechanicznego rozładunku węgla opracowany przez zastępcę mechanicznego oddziału eksploatacyjnego Józefa Laszkowskiego, kierownika działu trakcyjnego Bolesława Siwickiego i pracownika Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Łapach Aleksandra T. Mofiejewę.

Cenne urządzenie do mycia części parowozów opracowała brygada inżynierjno-robotnicza pod kierunkiem inż. Sulżyka. Słusarz parowozowni Wacław Czyż usprawnił tuleję do turbozespołów elektrycznego oświetlania parowozów — tuleję przedłużającą kilkakrotnie żywotność turbozespołu, a technicy parowozowni białostockiej i Jaworowski i Gil — usprawnili walcowanie i przecinanie rur promieniówkowych.

Ogółem, w parowozowni białostockiej i na terenie oddziału zastosowano ostatnio 46 wniosków racjonalizatorskich, które usprawniły produkcję i przyniosły około 100 tys. zł rocznej oszczędności.

PRZODUJĄCY MASZYNISTA — STANISŁAW SUROWKA

Jednym z pierwszych inicjatorów racjonalnej gospodarki węglem z DOKP Gdańsk jest st. maszynista parowozowni gdańskiej, Stanisław Surowka. Surowka zawsze chętnie przekazuje swoim kolegom doświadczenia z frontu walki o oszczędność.

zczędność węgla i zachęca ich do podejmowania współzawodnictwa na tym odcinku.

Dbając o należytą konserwację parowozu, utrzymując go w dobrym stanie technicznym, Surowka wraz z maszynistami Czepulkowskim i Marchwińskim oszczędzają systematycznie średnio około 120 ton węgla miesięcznie. Maszyniści ci podjęli ciężką walkę, postanawiając mianowicie oszczędzać węgiel przez stosowanie mułu węglowego. Wymaga to od maszynisty większej dbałości o stan parowozu, przystosowanie go do spalania gorszych gatunków węgla. Surowka i jego koledzy dzięki właściwie zastosowanemu mieszanom osiągnęli dobre wyniki w zakresie oszczędności paliwa.

TRANSPORT DROGOWY

WYNIKI WSPÓLZAWODNICTWA MIĘDZY KLUBAMI TiR W PKS

(A. Ł.) Na podstawie oceny wyników współzawodnictwa o tytuł najlepszego Klubu TiR w PKS w I półroczu 1954 r. Komisja ustalała następującą kolejność miejsc:

I miejsce	—	Klub TiR Ekspozytury Osobowej w Łodzi;
II „	—	„ w Warszawie;
III „	—	„ w Bydgoszczy;
IV „	—	„ w Bielsku-Białej;
V „	—	„ w Kłodzku.

Najbardziej rytmiczną pracą odznaczają się Kluby TiR przy Ekspozyturze Łódzkiej i Warszawskiej. Osiągnięcia tych klubów uświadomiły pracę Stacji Oświąg, co pozwoliło na uzyskanie wysokiej gotowości technicznej taboru.

Dla zespołów racjonalizatorskich obu klubów Zarząd Główny Zw. Zawodowego przyznał nagrody rzeczowe i dyplomy wyróżnienia, które zostały wręczone przez Przedstawiciela Związku na akademiach.

Przy wręczeniu proporcja zespołowi Klubu TiR przy Ekspozyturze Osobowej w Łodzi otrzymali nagrody i dyplomy następujący pracownicy: Bolesław Jakman, Tadeusz Huet, Henryk Misiak, Tadeusz Wojtasik, Feliks Jezierski, Stanisław Kedzierski, Edward Komorowski, Andrzej Grzymalski, Zenon Kowalski i Wiktor Wilk oraz kierownik komórki wynalazczości w Zarządzie Okręgu PKS w Łodzi — Stanisław Domański.

Z Klubu TiR przy Ekspozyturze Osobowej w Warszawie nagrody i dyplomy otrzymali następujący pracownicy: Czesław Tarkowski, Teodor Muraszew, Bronisław Gniadek, Stanisław Frumencowicz, Henryk Kowal i Franciszek Wojcik.

PRZODUJĄCY KIEROWCA SAMOCHODOWY

Józef Szostak zdobył tytuł najlepszego kierowcy TBIM w Gdyni, on pierwszy odpowiedział na wezwanie kierowcy Jana Wojtowicza ze Stalinogrodu i przystąpił do długofalowego współzawodnictwa o m. in. zobowiązał się przejechać na swym samochodzie ciężarowym 80 000 km bez naprawy głównej, zmniejszając jednocześnie zużycie paliwa o 5 litrów na 100 km. Szostak wykonał swe zobowiązanie z nadwyżką. Zaoszczędził on 7294 litrów paliwa oraz 834 litry oleju. W uznaniu zasług Szostak otrzymał Brązowy Krzyż Zasługi i odznakę „Wzorowego Kierowcy”.

150 TYS. NA „SKODZIE” BEZ REMONTU

Nielada sukcesem poszczycić się może kierowca Piotr Dobrzyński, który na samochodzie marki „Skoda” przejechał bez naprawy głównej 150 000 km. Dobrzyński jest jednym z pierwszych kierowców Robotniczej Spółdzielni Wydawniczej „Prasa” i jednym z nielicznych w kraju, który przejechał na „Skodzie” 150 000 km. Dobrzyński zawsze ściśle przestrzegał terminów przeglądów technicznych i wszystkich zabiegów konserwacyjnych. Co dwa tysiące km zawsze zmieniał olej i stosował przepłukiwanie olejem wrzecionowym. Dodatnie wyniki zależą również od odpowiedniej jazdy. Gwałtowne hamowanie, skrety przy dużej szybkości — są zubożce dla wozu. Dobrzyński starał się jak najmniej używać hamulców i w ten sposób oszczędził silnik i ogumienie. Wzorowemu kierowcy życzymy dalszych sukcesów.

PORTY I ŻEGLUGA

DEPESZA

RODZIN MARYNARZY STATKU „GOTTWALD”

Rodzinny marynarzy „Prezydent Gottwald” wysłał w dniu 27 września telegram do Światowej Federacji Związków Zawodowych w Wiedniu następującej treści:

„Od pięciu miesięcy nasi najbliżsi — marynarze statku „Prezydent Gottwald” więzieni są bezprawnie na Tajwanie. Los naszych synów, ojców, mężów, braci ogromnie nas niepokoi. Nie popełnili oni żadnego przestępstwa, przeciwnie, swoją pokojową pracą przyczyniali się do zbliżenia między narodami, do utrwalenia pokoju na świecie, a więc służyli celowi, o który i Wy walczycie. Zwracamy się do Was, jako do organizacji, której zadaniem jest obrona pracujących, abyście pomogli nam w odzyskaniu naszych synów, ojców i braci.

Jesteśmy pewni, że dołożycie wszelkich starań, ażeby mogli oni jak najprędzej wrócić do swych rodzin w kraju”.

* * *

Rodzinny marynarzy statku „Prezydent Gottwald” wysłał również depeszę do Ligi Czerwonych Krzyży w Genewie następującej treści:

„My, rodzinny marynarzy statku „Prezydent Gottwald” zwracamy się do Was o interwencję w sprawie naszych synów,

ojców, mężów i braci uwięzionych od 6 miesięcy na Tajwanie.

W czasie pełnienia przez nich pokojowej pracy zostali oni pozbawieni wolności i możliwości powrotu do kraju oraz do rodzin.

Apelujemy do Was — w imię uczuć humanitarnych — o przyczynienie się do uwolnienia naszych najbliższych, abyśmy mogli z nimi jak najszybciej połączyć się”.

M/S „LECHISTAN” PRZODUJE

Jednym z przodujących statków naszej morskiej floty handlowej jest m/s „Lechistan”, który do 1 września br. wykonał plan przewozu ładunków za III kwartał w 107,7 proc. w tonach oraz w 109,2 proc. w tonomilach. Załoga przodującego statku osiągnęła ten sukces dzięki troskliwej opiece nad maszynami oraz zapobiegawczym remontom na morzu, przeprowadzonym przez załogę we własnym zakresie.

Przeprowadzane zapobiegawcze remonty na morzu oraz należyte konserwacje maszyn zadecydowały o tym, że m/s „Lechistan” zwiększył szybkość nawigacyjną, co pozwoliło na skrócenie o 11 dni czasu trwania podróży. W zaoszczędzonym czasie m/s „Lechistan” wykonał 3 dodatkowe rejsy po rudę. Dzielną załogą „Lechistan” po raz drugi w roku bieżącym zdobyła proporzec przodującej jednostki.

ZAŁOGA M/S „PIASTA”

WYKONAŁA ROCZNY PLAN PRZEWÓZÓW

W dniu 10 września br. wyszedł z portu gdańskiego z ładunkiem drobnicy do Aleksandrii i Sztambułu m/s „Pasta”. Załoga tego statku po wyjściu w morze jako pierwsza w Polskich Liniach Oceanicznych zameldowała o wykonaniu rocznego planu przewozu w 100,6 proc. w tonach i 107,9 proc. w tonomilach.

* * *

Od marynarzy Polskich Lini Oceanicznych napływają coraz to nowe meldunki o osiągniętych sukcesach eksploatacyjnych. W ostatnich dniach o wykonaniu planu III kwartału br. w 121 proc. w tonach i w 105,1 proc. w tonomilach doniosła załoga m/s „Generał Walter”. W tym samym czasie marynarze z m/s „Mazury” zameldowali o przekroczeniu o 1,6 proc. w tonach i 4 proc. w tonomilach planu przewozów za III kwartał br.

Również m/s „Lewant” przekroczył plan III kwartału w dniu 1 września, osiągając 100,3 proc. planu w tonach i 100 proc. w tonomilach.

Łącznie 7 statków Polskich Lini Oceanicznych doniosło o wykonaniu planu przewozów za III kwartał br., a mianowicie: m/s „Batory”, m/s „Generał Walter” (pierwszy statek z linii chińskiej), przodownik FMH m/s „Lechistan”, m/s „Nowa Huta”, m/s „Pasta”, m/s „Kopernik”, m/s „Gdańsk” oraz m/s „Turnia”.

Dzięki racjonalnej gospodarce eksploatacyjnej PLO wykonywał już 90 proc. rocznego planu przewozów pasażerskich.

RACJONALIZATORZY

GDYŃSKIEJ STOCZNI REMONTOWEJ ZDOBYLI PROPORZEC PRZECHODNI

Na uroczystym zebraniu Klubu Techniki i Racjonalizacji Gdynskiej Stoczni Remontowej, przedstawił Zarząd Główny Zw. Zaw. Prac. Żegluga wręczył racjonalizatorom po raz drugi w roku bieżącym proporzec przechodni. Przodujący racjonalizatorzy otrzymali także nagrody rzeczowe. Ponadto dyrekcja stoczni zorganizowała wycieczkę do Wrocławia na Krajową Wystawę Techniki i Racjonalizacji. Wycieczka ta wpłynęła mobilizując na racjonalizatorów. Po przyjeździe zgłosili oni w komórkę usprawnień czterokrotnie większą ilość pomysłów w porównaniu do przeciętnej z ostatnich okresów.

PORTOWCY GDAŃSCY

SKRACAJĄ CZAS NAŁADUNKU

W ostatnich dniach z portu gdańskiego wyszedł z ładunkiem statek „Akropolis”. O załadunku tej jednostki portowcy gdańscy mówią z wielkim zadowoleniem. Dzięki bowiem dobrej organizacji pracy i ofiarności brygad przeładunkowych statek obsłużony został w rekordowym czasie. Portowcy skrócili czas załadunku ponad 9000 ton ładunku o 30 godz. i 50 min. i statek ten przed wyznaczonym terminem opuścił baseny portowe.

SUKCESY RACJONALIZATORÓW PMH

W dniu 17 września br. wykonany został roczny plan zgłoszeń wniosków racjonalizatorskich w Polskiej Marynarce Handlowej, ostatni tj. 678 wniosek wpłynął do Polskiej Żeglugi Morskiej w Szczecinie, zgłoszony przez Jana Klase, III-go mechanika z m/s „Elbląg”. Dotyczy on metody hydraulicznego wyciągania koszułec cylindrów.

NOWE SUKCESY

POLSKIEGO RATOWNICTWA OKRĘTOWEGO

Po wydobytych z 40-metrowej głębokości statku „Jastarnia”, załogi Polskiego Ratownictwa Okrętowego, dążąc do pełnego wykonania rocznych zadań wydobyła zaplanowanej masy złomu donoszą o nowych osiągnięciach.

W ostatnich dniach na mieliznę przed Domem Marynarza w Gdyni załoga „Neptun” przyholowała wydobyty pod Helem wrak „Uran”. Statek wydobyty z morza pod kierownictwem Mirosława Stankiewicza, który po praktyce przy „Jastarni” po raz pierwszy kierował akcją. Przy

„Uranii” zastosowano nową metodę odpompowywania pon-tonów, która całkowicie zdała egzamin. Przy wydobyciu wraka wyróżnili się kpt. Grosicki, nurek Lewiński i motocyklista Ołków.

Ekipy „Smoka” i „Światowida” wydobły także jedną część rozdanej na dwie połowy drągi „Ekard”, leżącej na gdyńskiej redzie. Do wydobycia drugiej połowy drągi wyszła w morze załoga „Smoka”.

CO CZYTAĆ

TRANSPORT SAMOCHODOWY W RESORCIE ŁĄCZNOŚCI

W poprzednim numerze zamieściliśmy recenzję broszury T. Sokolowskiego „Zasady eksploatacji w transporcie samochodowym”. W recenzji tej zwróciliśmy uwagę na słuszne podkreślenie przez autora specyfiki transportu samochodowego w poszczególnych działach gospodarczych i wyciągnęliśmy z tego wnioski, że należałoby przystąpić do opracowania broszur, omawiających transport samochodowy w tych działach.

Niedawno ukazała się na rynku książka, która jest właśnie omówieniem zagadnień transportu samochodowego w obsłudze łączności. Książka ta, zatytułowana „Eksploatacja i planowanie transportu samochodowego w resorcie łączności ZSRR”, jest tłumaczeniem rosyjskiego podręcznika opracowanego przez M. I. Gładkiego i D. B. Cyrilina.

To, że zostało wydane tłumaczenie, a nie praca oryginalna wydaje się słuszne, gdyż posiadamy jeszcze za mało doświadczenia w organizacji transportu samochodowego w poszczególnych działach i zapoznanie się szerszego ogółu transportowców z organizacją sposobami eksploatacji, planowaniem i sprawozdawczością transportu samochodowego w analogicznych działach gospodarki w Związku Radzieckim bezspornie ułatwi nam prawidłowe ustalenie transportu samochodowego w kraju.

Omawiana książka dotyczy transportu samochodowego w resorcie łączności, a więc transportu, który obsługuje potrzeby poczty, telekomunikacji, radiofonizacji, telegrafu, budownictwa w zakresie łączności i innych odcinków pracy tego resortu.

Nie omawiając specyficznych cech transportowi samochodowemu w każdej z dziedzin gospodarczych, trzeba stwierdzić, że specyfika ta w resorcie łączności jest bardzo wyraźna i transport samochodowy łączności oddziela się wyraźnie zarówno w formach organizacyjnych, jak i eksploatacyjnych i to w największym tego słowa znaczeniu od transportu samochodowego pracującego w innych branżach.

Specyfika ta wynika przede wszystkim z tego, że „charakterystyczną cechą samochodowych przewozów pocztowych jest regularność i niezawodność pracy pojazdów, zatrudnionych przy przewożeniu przesyłek pocztowych oraz wykonywanie przebiegów ściśle według tabel kursów. Przewóz pocztu odbywać się musi na trasach i w godzinach ustalonych i zatwierdzonych z góry, z założeniem ściśle regularności bez względu na ilość przewożonego ładunku... Odrębność więc i specyfika eksploatacji taboru samochodowego w służbie łączności polega na tym, iż w większości przypadków transport samochodowy nie jest używany do wykonywania przewozów towarowych, lecz do wypełniania zadań o charakterze specjalnym, związanym ściśle z charakterem pracy służb łączności”.

Zacytowany wyżej ustęp wstępnego rozdziału omawianej książki wypukła bardzo dobrze te właśnie cechy transportu samochodowego łączności, które są przyczyną jego odrębności od transportu obsługującego inne działy gospodarki i które są przyczyną, że łączność powinna być obsługiwana odpowiednim, charakterystycznym dla jej pracy, taborem; przewozy powinny być planowane odmiennie, praca przewozowa również inaczej powinna być wyliczana, a co z tego wynika i organizacja eksploatacji powinna być specyficzna dla tej dziedziny.

Trzeba jednakże stwierdzić, że, jak już wspomnieliśmy, na pracę transportu w resorcie łączności składa się nie tylko obsługa poczty, ale również i innych służb tego resortu. Autorzy książki zwracają na ten fakt uwagę pisząc: „...każda służba łączności ma swój odrębny rodzaj pracy, który z kolei wymaga specyficznych warunków eksploatacji transportu samochodowego i specjalnych typów pojazdów lub też specjalnego ich wyposażenia. W konsekwencji tego, w dalszych częściach książki mamy zupełnie wyraźnie odgraniczone sposoby planowania przewozów dla taboru zatrudnionego w poszczególnych służbach, jak również wyodrębnione zadania transportowe, jakie z pracy tych służb wynikają. Wydaje się, że to zagadnienie nie było w wystarczający sposób u nas uwzględniane. Istniejące w Polsce Przedsiębiorstwo Transportu Samochodowego Łączności, podkreślając swoją odrębność zarówno w organizacji, jak i w planowaniu, sprawozdawczości itp. nie zwracało zbyt wiele uwagi na specyfikę pracy transportu samochodowego wewnątrz swego przedsiębiorstwa, w zależności od tego, do jakich prac transport samochodowy jest używany. Dlatego też należy sądzić, że doświadczenia radzieckie, zawarte w omawianej książce, przyczynią się bardzo poważnie do usprawnienia pracy tego przedsiębiorstwa, a zwłaszcza sposobu opracowywania jego planów.

Przechodząc do omówienia treści książki trzeba jeszcze wspomnieć, że książka jest przetłumaczona bardzo dobrze, prawie bezbłędnie jeśli chodzi o nomenklaturę używaną w polskim języku i poza wstępem od tłumacza zawiera w niektórych miejscach komentarze do polskiego wydania, co należy uznać za poważną jej zaletę.

Jak wspomnieliśmy, książka jest poprzedzona wstępem od tłumacza, (T. Chłodzińskiego), w którym przedstawia on rozwój transportu samochodowego w resorcie łączności w Polsce i podkreśla specyfikę tego transportu.

Rozdział pierwszy jest poświęcony omówieniu znaczenia transportu samochodowego w systemie organizacyjnym Ministerstwa Łączności ZSRR. W rozdziale tym przedstawiona jest rola transportu samochodowego w służbie łączności, wykorzystanie transportu samochodowego w podstawowych służbach i specyfika warunków eksploatacji.

W rozdziale drugim omówiono organizację transportu samochodowego w służbie łączności, poruszając m. in. następujące zagadnienia: systemy eksploatacji transportu i formy organizacyjne przedsiębiorstwa samochodowego, zadania i obowiązki Zarządu Transportu Łączności, strukturę organizacyjną przedsiębiorstw transportowych oraz organizację rozrachunku gospodarczego.

Rozdział trzeci omawia organizację przewozów samochodowych dla podstawowych służb, tzn. dla przewozów pocztowych, dla służby telekomunikacyjnej, radiofonizacji. Poza tym w rozdziale tym jest omówiony dobór właściwych typów samochodów oraz stosunki wzajemne pomiędzy Zarządami Transportu.

Rozdział czwarty dotyczy organizacji obsługi technicznej i napraw samochodów. Rozdział ten zawiera omówienia następujących zagadnień: sposoby i organizacja obsługi technicznej i napraw samochodów, rodzaje obsługi technicznej samochodu, rodzaje napraw samochodu, cykliczność obsługi technicznych i napraw samochodów, normy czasu dla obsługi technicznych i remontów samochodów oraz zespołów, normy przestojów samochodu w obsługach technicznych i naprawach, harmonogram obsługi technicznych i napraw samochodów, obowiązki kierowcy przy obsłudze samochodu, organizacja obsługi technicznej i napraw, magazyny części i materiałów naprawczych, organizacja przechowywania samochodów, specyfika obsługi samochodu w warunkach zimowych. Rozdział ten, jak z powyższego widzimy, jest bardzo ogólny, gdyż omówione w nim zagadnienia są podobne we wszystkich gospodarstwach samochodowych.

Podobnie też i rozdział piąty, poświęcony organizacji gospodarki materiałami pędnymi i ogumieniem, nie jest specjalnie specyficzny dla pracy transportu samochodowego łączności.

Następny rozdział szósty, omawiający podstawowe wskaźniki pracy transportu samochodowego i sposób ich wyliczania, również ma charakter ogólny. Omówione są w nim następujące wskaźniki: średnia inwentarzowa ilość pojazdów, obliczenie ilości samochodów w pracy, współczynnik gotowości technicznej, współczynnik wykorzystania taboru, średnia ładowność samochodu w pracy, długość (reżim) dnia pracy samochodu, średnia szybkość techniczna, szybkość eksploatacyjna, średni dobowy i średni roczny przebieg samochodu, średnia odległość jednej jazdy z ładunkiem (odcinek pracy), współczynnik wykorzystania przebiegu, współczynnik wykorzystania ładowności, wydajność pracy przewozowej na 1 wozoton w tonach i tonokilometrach.

Rozdział VII natomiast, „Planowanie transportu samochodowego”, choć ma temat ogólny, jednakże zawiera wiele ciekawego materiału specyficznego dla tego transportu. Omówione są w nim następujące zagadnienia: kolejność planowania w transporcie samochodowym, w resorcie łączności, planowanie wielkości przewozów pocztowych i obliczanie ilości potrzebnego taboru, obliczenie wielkości przewozów samochodowych i potrzebnego taboru na zaspokojenie potrzeb służby telekomunikacji, obliczenie taboru na potrzeby pogotowia awaryjno-technicznego, planowanie obsługi technicznych i remontów taboru samochodowego, planowanie zatrudnienia i funduszu płacy kierowców oraz pracowników TOS, planowanie zużycia materiałów eksploatacyjnych, plan nakładów, planowanie kosztów własnych przewozów samochodowych, planowanie finansowe.

Rozdział ósmy dotyczy statystyki i sprawozdawczości, głównie eksploatacyjnej.

W rozdziale dziewiątym w ciekawy sposób omówiona jest analiza działalności gospodarczej i finansowej przedsiębiorstwa transportowego. Podany jest schemat miesięcznej, kwartalnej i rocznej analizy sprawozdań przedsiębiorstwa samochodowego oraz omówiony jest sposób dokonywania oceny wykonania działalności podstawowej i analizy podstawowych wskaźników wykorzystania taboru. Poza tym w rozdziale tym jest przedstawiona analiza kosztów własnych przewozów i wyników działalności finansowej przedsiębiorstwa samochodowego, jak również podany jest ramowy sposób kontroli działalności podstawowej i finansowej przedsiębiorstwa samochodowego.

Na końcu książki załączone są załączniki obejmujące: charakterystykę techniczną samochodów ciężarowych, eksploatowanych w przedsiębiorstwach łączności, tablice smarowania samochodów, ramowy zestaw wyposażenia stacji obsługi i warsztatów w przedsiębiorstwach samochodowych różnej wielkości, umowę ramową dla przewozów poczty transportem samochodowym.

Jak z powyższego wynika, treść omawianej książki jest bardzo obszerna i stanowi ona nie tylko podkreślenie specyfiki pracy transportu samochodowego w resorcie łączności, ale również wiadomości podstawowe o planowaniu i eksploatacji taboru samochodowego.

Książka ta niewątpliwie przyniesie dużo korzyści, przyczyniając się do podniesienia kwalifikacji pracowników PTSŁ na wyższy poziom, a jednocześnie ułatwi pracę tym wszystkim pracownikom, którzy z przedsiębiorstwem tym się stykają i dla których analiza planów czy sprawozdań tego przedsiębiorstwa jest utrudniona ze względu na jego specyfikę.

Omawiana książka została wydana w 500 egzemplarzach, objętość jej wynosi 216 stron, a cena 17 zł 30 gr.

Recenzję opracował A. Rostocki

Higiena i bezpieczeństwo pracy w transporcie

S Z K O L E N I E B H P

Dotychczas podawaliśmy na tym miejscu najglówniejsze zasady bezpiecznej pracy w transporcie, przypominaliśmy je i sygnalizowali, aby pomóc transportowcom we właściwym postawieniu tego zagadnienia, na równi ze sprawą produkcji i wykonania planu — co jest zgodne z wymaganiami Ustawy Prezydium Rządu z dn. 1. 8. 53 r.

Na to jednak, aby każdy pracownik transportu na swoim stanowisku roboczym wiedział, jak powinna przebiegać prawidłowa organizacja pracy, jakie niebezpieczeństwa mu grożą w razie zakłócenia tej organizacji, czego ma prawo wymagać od kierownictwa, a czego od swych towarzyszy pracy — musimy dać mu właściwe do jego zakresu pracy przeszkolenie. Wśród transportowców ruchu, a specjalnie kierowców jest dużo młodych jednostek, które zawodu swego nauczyły się szybko i zbyt mało posiadają doświadczenie. Jednostki takie pracują często w trudnych warunkach terenowych, na budowach, przy wykopach ziemnych, najczęściej w korelacji z innymi urządzeniami mechanicznymi, jeżdżąc najczęściej po bezdrożach na placach budów. Są to warunki sprzyjające powstawaniu wypadków przy pracy. Takich pracowników kierownictwo winno otoczyć specjalną opieką — a jedną z form tej opieki jest uświadomienie przez szkolenie bhp o możliwościach zagrożeń.

Należy przypomnieć, że § 8 Zarządzenia Przewodniczącego PKPG normuje szczegółowo obowiązki kierownika działu (mistrza, brygadzysty) dotyczące szkolenia pracowników w zakresie bhp. Za niewykonanie tych obowiązków kierownik działu odpowiada służbowo, zgodnie z § 24 Uchwały (pozbawienie premii od 1 miesiąca do 3), niezależnie od odpowiedzialności karnej w razie spowodowania wypadku.

Dlatego zarówno dla dobra samej produkcji, jak też w trosce o życie i zdrowie człowieka pracy należy szkolenie personelu przeprowadzać w szerokim rozumieniu tej sprawy.

Nie wystarczy zorganizowanie takiego czy innego kursu, który formalnie wyczerpałby sprawę. Szkolenie musi być prowadzone tak, aby kierownictwo miało poczucie, że obarczając pracownika odpowiedzialnością za pracę, wykonało wobec niego obowiązek całkowitego zaznajomienia go z techniką i organizacją danej pracy.

Zasadniczo każdy nowo-zaangażowany pracownik powinien przejść instruktaż wstępny. Weźmy za przykład Hutę im. Lenina, gdzie każdy pracownik ruchu przechodzi instruktaż wstępny w gabinecie ochrony pracy. Oprócz wykładów pokazuje mu się na makietach warunki pracy, jej prawidłowość i zaznajamia się go z możliwościami zagrożeń, ostrzega przed pracą nieprawidłową, mogącą wywołać wypadek. Pracownik otrzymuje wskazówki, jak ma się zachować w przypadku pożaru, wybuchu, gdzie umiejscowione są gaśnice p. pożarowe, jak należy się nimi posługiwać, gdzie są punkty sanitarne, lekarz, apteczka itd. Otrzymuje wskazówki o odzieży ochrony osobistej i sprzęcie, dowiaduje się, jak nie należy postępować itd.

Przypomnijmy sobie, ile młodzi ze wsi pracuje w Hucie im. Lenina i jak bardzo konieczny jest dla nich instruktaż wstępny.

Możemy ten przykład przetransponować na sytuację w transporcie — wystarczy sobie uprzytomnić, że kierowcy nie zdają sobie najczęściej sprawy ze szkodliwości benzyny etylizowanej, pracownicy warsztatów remontowych nie zawsze stosują sprzęt ochrony osobistej, a szczególnie osłony wzroku przy spawaniu czy obrabianiu, organizacja ruchu na przejazdach kolejowych w obrębie budowy nie jest ściśle przestrzegana, przy załadunku wywrotek koparkami kierowcy nie zawsze wychodzą z budki narażając się na przgniecenie, żądanie urzędnika prowizorycznych dróg i szlaków nie jest wysuwane do wykonawstwa, organizacja pracy, a specjalnie urządzeń socjalnych oraz sanitarnych na placówkach terenowych nie jest całkowicie zadowalająca; wiele takich przykładów z różnych dziedzin pracy transportu dałoby się wymienić w zakresie bhp, co do których instruktaż wstępny nastawiłby odpowiednio zwłaszcza młodych niedoświadczonych pracowników.

Instruktaż wstępny jest tylko pierwszym etapem szkolenia; ważniejszy jest etap następny — instruktaż na stanowisku roboczym. W tym szkoleniu pracownik otrzymuje najważniejsze informacje, dotyczące warunków bezpieczeń-

stwa i higieny wykonywanej pracy. Winien on być prowadzony nie tylko w odniesieniu do pracowników nowych, ale winien obejmować również starych pracowników zespołu, którzy zmieniają rodzaj pracy lub przechodzą do innego działu — w transporcie np. współpracują z innym urządzeniem mechanicznym. Instruktaż na stanowisku roboczym jest prowadzony przez mistrza lub zwierzchnika bezpośredniego, który wprowadza pracownika w metody i warunki pracy. Oprócz danych ściśle technicznych, jednym z głównych składników tego szkolenia jest pouczenie w zakresie bhp i ściśle zaznajomienie z obowiązującymi przepisami.

Falszywym ujęciem instruktażu na stanowisku roboczym jest podanie do wiadomości i podpisu powielonych przepisów i pozostawienie pracownika własnej przemyślności i uwadze. Powołując się na podane wyżej Zarządzenie Przewodniczącego PKPG, mistrz i bezpośredni zwierzchnik odpowiadają nie tylko za pouczenie pracownika, ale również za dopilnowanie wypełniania przez niego przepisów bhp — danie więc jedynie instrukcji na papierze nie rozwiązuje sprawy.

Szkolenie na stanowisku roboczym prowadzone być może pojedynczo lub z grupą pracowników. Można to robić okresowo, np. przy kontroli prac, przy rannej odprawie itd. Konieczne jest zaznajomienie pracownika z całością produkcji w której uczestniczy i ze wszystkimi czynnikami, które mogą być zbieżne z jego pracą.

W tym właśnie szkoleniu należy pouczyć kierowców o konieczności dawania i honorowania znaków ostrzegawczych i sygnałów, o zachowaniu zasad bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych, o możliwościach zagrożeń podczas prac ładunkowych, o niebezpieczeństwach wyjazdów z zabudowań, o organizacji podjazdu pod koparkę. Tutaj należy im podać czego mają prawo wymagać z zakresu urządzeń dróg transportowych od wykonawstwa budów, z zakresu nocnego oświetlenia, urządzeń i ułatwień ładunkowych, dobrego podjazdu pod koparkę i in.

Należy zapoznać ich z pracą koparek i transporterów różnych typów, ostrzegać przed lekkomyślnością, nakłaniać do regularności życia zwłaszcza przy pracy w terenie i poza miejscem zamieszkania, stawiać twardo sprawę nie używania alkoholu. W warsztatach remontowych i bazach należy prowadzić instruktaż przy maszynach, na konkretnym miejscu roboczym.

Jeżeli w danym zespole prowadzi się kursy zawodowe — szkolenie bhp na odpowiednim poziomie powinno być integralną ich częścią.

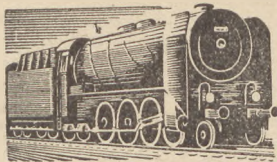
Dużą pomocą w szkoleniu są gabinety ochrony pracy, w których na makietach można łatwo wdrożyć pewne zasady, jak np. organizację ruchu. Wszystkie gabinety ochrony pracy, których coraz więcej jest przy zakładach pracy, zawierają elementy transportu. Są jednak gabinety specjalnie przeznaczone dla transportowców. Takim gabinetem wzorowym jest gabinet O. P. PKS-u w Warszawie (Stawki 4), jest gabinet Poznańskich Zakładów Napraw Samochodowych Min. Transportu, jest gabinet CZ Kamieniołomów we Wrocławiu. Niektóre gabinety mają charakter ruchomy i docierają w teren na placówki, stając się wartościową i atrakcyjną formą szkolenia.

Szkoląc, należy popularyzować zagadnienia ochrony pracy. Należy posługiwać się plakatami, które powinny być wywieszane z pewną myślą przewodnią i systematycznie zmieniane — nie wolno ich traktować jako dekoracji, która rażąc do zniszczenia, wówczas bowiem ich sugestywność przestaje działać. Inną pomocą w szkoleniu są filmy instruktażowe, pokazywane wraz z objaśnieniami prelegenta. Doskonałą pomocą jest też wykorzystanie radiowęzłów w zakładach lub na placach budów.

Przypomnienie przez głośnik pewnych zasad, ostrzeżenie przed zagrożeniami, natychmiastowe korygowanie niewłaściwej organizacji pracy taboru, dawanie bieżących wskazań załogom jest nadzwyczaj operatywnym działaniem.

Konkretnie: jeżeli w trakcie pracy wezwie się kierowców do wysiadania z budek podczas załadunku koparek — apel taki na pewno odniesie skutek.

Jak z tego widzimy, szkolenie bhp nie musi mieć charakteru kursów szkoleniowych ale posiada bogate formy, które kierownictwo ma możliwość stosować, bez obarczania pracownika dodatkowymi godzinami pracy szkoleniowej.



K. Ratajczak w art. „**Rozrachunek gospodarczy na stacji**” październikowego numeru „**Przeglądu Kolejowego Ruchowo-Handlowego**” omawia w jaki sposób, w oparciu o doświadczenia radzieckie koleje czechosłowackie organizują postępową metodę gospodarzenia na stacji. Podstawą rozrachunku jest samodzielność finansowa i operatywna samodzielność w wykonaniu zadań planu. Jednoosobowe kierownictwo, które sprawuje naczelnik stacji oraz fundusz dyrektora stwarza możliwości operatywnego i odpowiedzialnego kierownictwa oraz stosowania materialnych bodźców pracowników w wykonywaniu zadań.

Ciekawym artykułem jest omówienie przez inż. Majewskiego wniosków z narady transportowców wiejskich i kolejarzy w Krasnymstawie. Narada omówiła główne trudności w pracy PKP i aparatu CRS i przedstawiła szereg wniosków, których realizacja pozwoli na usprawnienie pracy transportu.

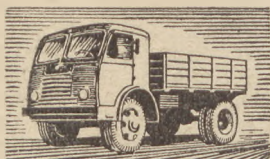
Narada podjęła uchwałę wzywającą wszystkie GS-y, zawiadawców stacji i kierowników ekspedycji do podjęcia współzawodnictwa międzybranżowego.

Podobnemu tematowi poświęcony jest artykuł mgr Stemplewskiego p. t. „**Musimy pogłębić współpracę z Gminnymi Spółdzielniami**”.

A. Sznajder w art. pt. „**Zasady marszrutyzacji przewozów**” podaje drugą część artykułu zamieszczonego we wrześniowym numerze „**Przeglądu R-H**”.

Październikowy „**Przegląd Kolejowy Drogowy**” przynosi szereg artykułów z dziedziny przygotowań kolei do pracy w warunkach zimowych. Są to artykuły omawiające przygotowanie zmechanizowanych oddziałów robót drogowych oraz ciekawy artykuł pt. „**Oczyszczanie rozjazdów ze śniegu i lodu przy pomocy sprężonego powietrza**” pióra inż. inż. Walo i Błońskiego.

Pracy kolei w czasie zimy poświęcone są dwa artykuły „**Mechanicznego Przeglądu**”, a mianowicie: art. inż. Kęsickiego pt. „**Zapobieganie uszkodzeniom parowozów podczas zimy**” oraz podobny art. R. Rakowskiego dotyczący wagonów kolejowych.



Pierwszy artykuł we wrześniowym numerze miesięcznika „**Motoryzacja**” jest poświęcony pomocy radzieckiej w budowie polskiej motoryzacji. Artykuł ten na pisanym przez P. Solskiego, a zatytułowany „**Przyjaźń, pomoc, przykład radzieckich**”.

transportowców u podstaw naszych osiągnięć”, omawia wielką braterską pomoc jaką otrzymaliśmy na odcińku naszej motoryzacji od Związku Radzieckiego.

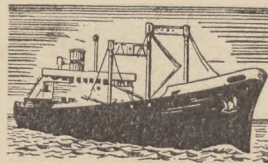
W tymże numerze „**Motoryzacji**” autor Z. B. w artykule „**Decydujący krok na drodze do rozwiązania problemu części zamiennych**” omawia szczegółowo Uchwałę Prezydium Rządu z dnia 2 sierpnia 1954 r. przedstawiając czytelnikom nie tylko jej treść, lecz również jej znaczenie dla naszej gospodarki motoryzacyjnej.

W dalszej części 9-go numeru „**Motoryzacji**” znajdujemy bardzo ciekawe opracowanie na temat „**Organizacja i technika prac programowych w szkoleniu wewnątrzzakładowym**”. Artykuł ten, podpisany inicjałami (T. G.), precyzuje cele szkolenia wewnątrzzakładowego i omawia prawidłowe sporządzanie dokumentacji szkoleniowej, podając jednocześnie konkretne przykłady tej dokumentacji.

Pozostałe artykuły tegoż numeru omawiają następujące tematy: artykuł M. Olszewskiego dotyczy określenia właściwego typu autobusu dla komunikacji międzymiastowej, artykuł L. Jaworskiego porusza wiele razy już omawiane na łamach prasy fachowej zagadnienia wykorzystania próżnych przebiegów oraz odległości przewozów w ciężarowym transporcie samo-

chodowym, artykuł mgr W. Kulki poddaje pod dyskusję dotychczas istniejący system kupna-sprzedaży przy naprawach głównych, proponując likwidację tego systemu i wreszcie artykuł M. Urbana również w formie dyskusyjnej proponuje pewne zmiany w dotychczasowym systemie planowania przewozów samochodowych.

O ile poprzedni numer „**Motoryzacji**” był poświęcony w dużej mierze zagadnieniom technicznym ten, jak z powyższego wynika, zawiera prawie wyłącznie artykuły ekonomiczne.



We wrześniowym numerze „**Techniki i Gospodarki Morskiej**” podkreślamy kilka ciekawych opracowań z zakresu organizacji pracy floty i portów interesujących niewątpliwie naszych czytelników. Należą do nich artykuł mgr T. Kowalew-

skiego „**Z zagadnień metodologii planowania w żegludze morskiej**”, stanowiący podsumowanie dyskusji na temat niektórych zagadnień metodologii planowania w żegludze, która toczyła się na łamach „**Techniki i Gospodarki Morskiej**” oraz naszego miesięcznika „**Transport**”. W szczególności autor omawia zagadnienie pojęcia podróży statku, współczynnika nośności netto, szybkości statku oraz współczynnika wykorzystania nośności statku.

Artykuł Kand. nauk techn. G. E. Guriewicza (ZSRR) „**Kalkulacja i analiza kosztów własnych w transporcie morskim**” podaje charakterystykę kosztów eksploatacji statku morskiego, metodykę ustalania wskaźników kosztów własnych. Autor omawia tzw. metody stawek elementarnych oraz niektóre zagadnienia analizy kosztów własnych przewozów oraz możliwości ich obniżenia.

Mgr W. Szczyt w artykule pt. „**O metodologii planowania w portach**” próbuje wyjaśnić istotę oraz przyczyny niewłaściwości w metodologii planowania w portach w oparciu o jego podstawowe etapy rozwojowe postulujące w związku ze zbliżającym się okresem planu 5-letniego szczegółowe i kompleksowe przeanalizowanie celowości zagadnienia.

Redakcja „**Techniki i Gospodarki Morskiej**” wyjaśnia, iż komisje powołane przez Ministerstwo Żeglugi opracowują wnioski w zakresie udoskonalenia metodologii planowania w żegludze i portach. Prace komisji zostały w większej mierze zakończone, a o wynikach czytelnicy zostaną poinformowani w kilku artykułach w następnych numerach pisma. Mgr Cz. Biernat, z okazji 500-lecia powrotu Pomorza i Gdańska do Polski oraz odbywającej się w związku z tym konferencji Naukowej Instytutu Historii Polskiej Akademii Nauk, zamieszcza artykuł poświęcony przeszłości naszej gospodarki morskiej pt. „**Rozwój portu gdańskiego do roku 1793**”. Artykuł omawiający dalszy rozwój portu gdańskiego zapowiadany jest w jednym z następnych numerów TiGM.



W kilku numerach tygodnika „**Skrzydła Polska**” z września zwracamy uwagę na interesujące nas zagadnienia lotnicze. W nr 36 inż. B. Kitzman w opracowaniu pt. „**Porty śmigłowe**” zastanawia się nad rozwojem śmigłowców w

ostatnich latach, który spowodował powstanie zupełnie nowego problemu, a który musi być rozwiązany przy budowie nowoczesnych miast — problem portów śmigłowcowych.

W nr 38 z notatki pt. „**Lotnictwo na wystawie rolniczej w Moskwie**” dowiadujemy się o umieszczeniu działu lotniczego w pawilonie mechanizacji i elektryfikacji rolnictwa. Ekspozycje lotnicze przekonywują zwiedzających o wielkich korzyściach przynoszących rolnictwu zastosowanie samolotu do wielostronnych prac rolnych.

