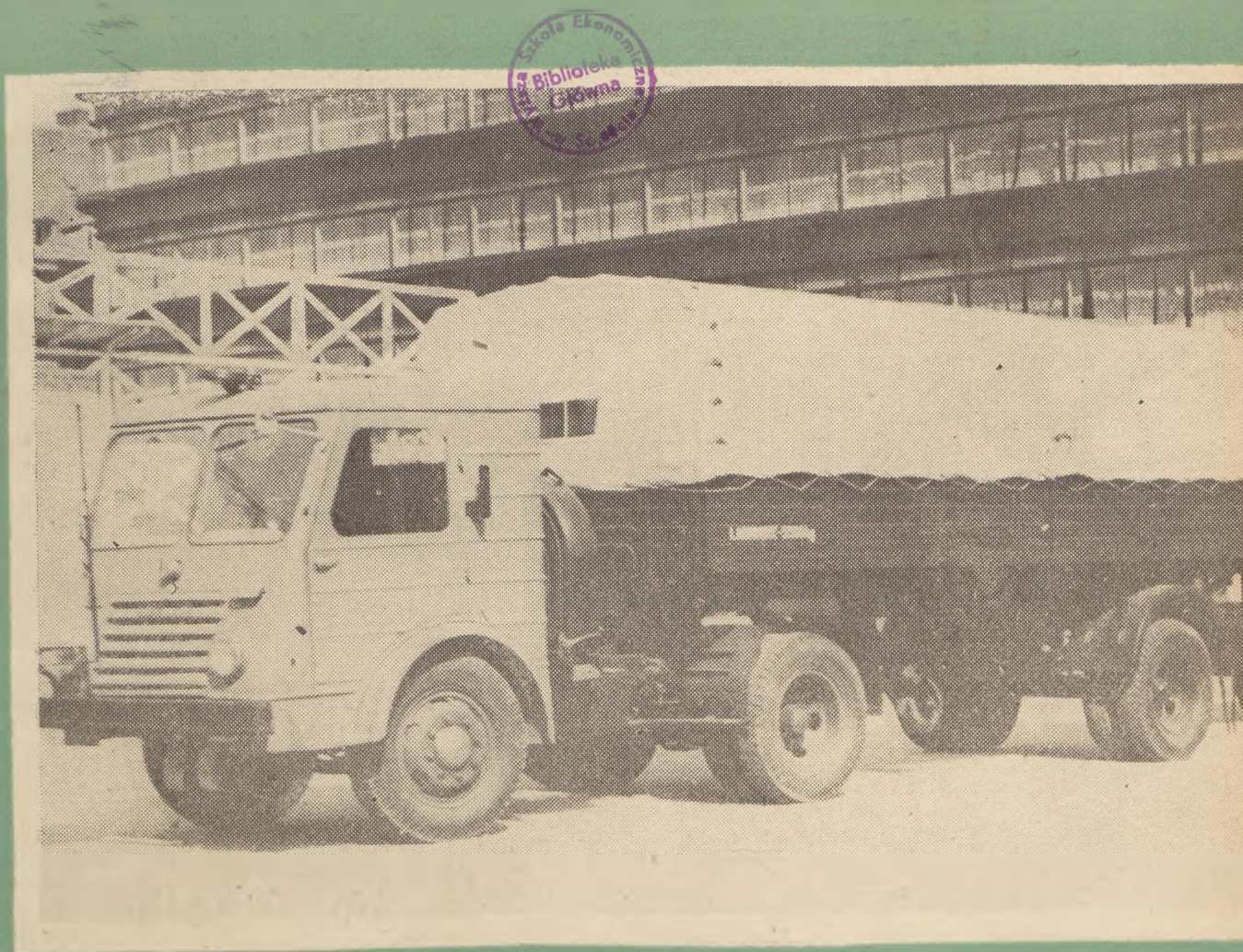


TRANSPORT

**MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY
EKONOMICZNE TRANSPORTU**



ROK VI WARSZAWA GRUDZIEŃ 1954

Nr 12

	Str.
ST. MROCZEK — Aktualne zagadnienia terenowego planowania i koordynacji transportu	353
B. DWORAŃCZYK — O działalności Kolejowego Przesiębiorstwa Robót Ładunkowych	358
A. MODRAKOWSKI — Niektóre problemy transportu konnego (art. dyskusyjny)	359
J. NOWAKOWSKI — Metody stosowane przez PKS w walce o obniżkę kosztów własnych	363
Z. MAKARCZYK — Umowa o socjalistycznej współpracy między ITS i WSE	364
M. GĄSIOROWSKI i J. BODUSZYŃSKI — Zagadnienie remontów statków handlowych	366
H. ŚLUGOCKI — O aktywizację żeglugi kabotażowej	368

TRANSPORTOWCY PISZA

P. MAŁEK i W. KRZEMPEK — O dalszych rezerwach w pracy kolei	370
J. ENDER — O obniżkę kosztów własnych w transporcie przemysłu jajcarsko-drobiarskiego	372

DZIAŁ INFORMACYJNY

K. K. — Przedterminowe zdawanie wagonów	373
J. B. — Wymiana pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych	373
J. B. — Normy zużycia materiałów pędnych	373
A. Ł. — Rozliczenia z tytułu wykorzystania próżnych przebiegów	373
J. B. — Używanie niektórych ciężarowych pojazdów mechanicznych	374
E. P. — Organizacja i zakres działania rejonów dróg wodnych	374
E. P. — Zapobieganie zderzeniom na morzu	374
E. P. — Ratyfikacja konwencji z zagadnień morskich	375
K. K. — Właściwości organów odnośnie rzeczy znalezionych w środkach komunikacyjnych	375

NOTATKI

Wł. W. — Wzorowo przygotować zimowy remont statków	375
— Nowe parowozy produkcji węgierskiej	376

KRONIKA

JAK PRACUJĄ NASI TRANSPORTOWCY	378
--------------------------------	-----

CO CZYTAĆ?

K. ROJEK — Recenzja książki J. Osińskiego pt.: „Transport Lotniczy“	380
A. ROSTOCKI — Recenzja książki pt.: „Wykorzystanie próżnych przebiegów“ I. Cieplaka i W. Węgiełka	381
— INFORMACJE WYDAWNICTW KOMUNIKACYJNYCH	381
— SPIS TREŚCI ZA ROK 1954	383

HIGIENA I BEZPIECZEŃSTWO PRACY W TRANSPORCIE

— Piśmiennictwo (III str. okładki)

Z PRASY FACHOWEJ

(IV str. okładki)

Zdjęcie na stronie tytułowej przedstawia ciągnik siodłowy „Star C-60“ — jeden z ciekawych eksponatów Wystawy Wrocławskiej.

Zdjęcia na str. 353 u góry przedstawiają przodowników pracy w transporcie. Z lewej strony Stefan Świerkos — odznaczony odznaką „Wzorowego kierowcy“ II stopnia. Na samochodzie marki Skoda przejechał 140.086 km bez naprawy głównej. Realizuje hasło oszczędności, oszczędzając 100 litrów paliwa miesięcznie. Z prawej strony Tadeusz Koczko — odznaczony Orderem Sztandaru Pracy II klasy i odznaką „Wzorowego kierowcy“ I stopnia. Na autobusie marki Fiat przejechał 187.702 km bez naprawy głównej. Oszczędza 140 litrów paliwa miesięcznie. Po naprawie głównej Koczko podjął nowe zobowiązanie przejechania dalszych 120.000 km. Jeździ bez awarii i realizuje 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 wiejszy. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju za zleceniem wysyłki zagranicę 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. 2186 5.XI.54. 5-B-11495.



TRANSPORT

MIESIĘCZNIK



Rok VI

Warszawa, grudzień 1954 r.

Nr 12

ST. MROCZEK (Warszawa)

Aktualne zagadnienia terenowego planowania i koordynacji transportu

Transport znaczenia miejscowego, do którego zaliczyć należy wszystkie środki transportu samochodowego, konnego, wodnego na relacjach przewozowych w skali powiatu i województwa oraz kolei wąskotorowych, jest ważnym ogniwem w zakresie należytego zaspokojenia wszystkich potrzeb bytowych ludności. Jest sprawą jasną, że stopień masycenia rejonu gospodarczego środkami transportu miejscowego i poziom organizacji pracy tego transportu wywiera decydujący wpływ na przebieg życia gospodarczego, wpływa na wykonanie planów produkcyjnych przez zakłady przemysłowe, warunkuje sprawne wykonanie planów handlu, zaopatrzenia rolnictwa w niezbędne narzędzia i materiały oraz artykuły przemysłowe, a miasta w żywność. Transport miejscowy zaspakaja wszystkie potrzeby przewozowe społeczeństwa, docierając do miejscowości nawet najbardziej odległych od sieci kolejowej.

Wielkie znaczenie transportu miejscowego przejawia się również w niezwykle istotnym wpływie, jaki wywiera jego funkcjonowanie na pracę podstawowego środka transportowego w naszym kraju — kolei normalnotorowych. Zaciekle walcą konkurencyjną, charakteryzującą stosunki wzajemne poszczególnych środków transportowych w krajach kapitalistycznych, ustąpiła w naszych warunkach ustrojowych miejsca planowej współpracy różnych rodzajów transportu. Planowy podział zadań pomiędzy transport samochodowy i kolejowy umożliwia wykonywanie przez każdy z tych środków transportu zadań przewozowych najbardziej odpowiednich z punktu widzenia charakterystyki technicznej taboru, warunków przewozowych oraz kosztów przewozu. Transport samochodowy współpracuje z transportem kolejowym w zakresie dowozu i odwozu ładunków kolejowych, wywierając istotny wpływ na techniczno - ekonomiczne mierniki pracy kolei, zwłaszcza na czas postoju wagonów pod operacjami ładunkowymi. Wielka rola transportu samochodowego, jaka przejawia się w jego współpracy z transportem kolejowym, polega przede wszystkim na wyzwoleniu ogromnych rezerw w wagonach kolejowych oraz wykwalifikowanych pracownikach kolei, przełotności linii kolejowych oraz przepustowości węzłów w drodze przejmowania nieekonomicznych dla transportu kolejowego przewozów na krótkie odległości, przewozów na odcinkach linii kolejowych o słabym zagęszczeniu ruchowym, przewozów w ramach jednego węzła i innych.

Szybki rozwój transportu samochodowego w naszym kraju, odbywający się w oparciu o krajową produkcję samochodów, postawił w całej ostrości konieczność uregulowania zasad współpracy transportu kolejowego samochodowego oraz zasad współpracy poszczególnych rodzajów transportu miejscowego. Co się tyczy transportu miejscowego należało określić: wzajemne proporcje rozwojowe różnych rodzajów transportu, formy organizacyjne gospodarstw transportowych, zasady i kryteria podziału pomiędzy nie zadań przewozowych. Trzeba było ustalić metody bilansowania w przekrojach terenowych potrzeb przewozowych i zdolności przewozowej transportu miejscowego w okresach perspektywicznych i dla celów operatywnych oraz wiązania zadań przewozowych i potencjału przewozowego z planami gospodarczymi terenu oraz z planami poszczególnych gałęzi gospodarki narodowej. W zakresie współpracy transportu samochodowego z transportem kolejowym należało ustalić zarówno ramowe kryteria podziału zadań w różnych warunkach przewozowych, jak też i określić tryb realizacji podstawowych zadań w zakresie tej współpracy.

Dzięki możliwości oparcia się o bogate doświadczenia radzieckie, zwłaszcza w zakresie ustalenia zasad współpracy kolei i transportu samochodowego, można było ustalić w naszych warunkach kryteria współpracy transportu samochodowego z kolejowym i postawić je jako zadania do realizacji. Dotyczy to zwłaszcza zagadnienia przejmowania przez transport samochodowy przewozów kolejowych na krótkie odległości.

Kryteria i zasady ustalone w naszych warunkach dla współpracy transportu kolejowego z samochodowym posiadają charakter ramowy i ogólny. Na skutek znacznego opóźnienia naszych Instytutów Transportowych w zakresie przeprowadzenia szeregu badań porównawczych kształtowania się kosztów przewozów kolejowego i samochodowego dla różnych konkretnych warunków terenowych, działalność terenowego aparatu planowania, zobowiązanego do realizowania współpracy tych transportów, napotyka na szereg trudności, hamujących i utrudniających działalność koordynacyjną.

Pomimo wielu jeszcze braków — możemy dzisiaj mówić o istnieniu przemysłowego systemu, bilansowania przewozów w skali potrzeb terenowych, systemu który pozwala ujawnić miejscowe potrzeby przewozowe i zapewnić ich całkowite zaspokojenie. Obowiązują-

Serdeczne życzenia Noworoczne
Czytelnikom i Korespondentom „Transportu”
składa

REDAKCJA

cy system planowania przewozów pozwala rozwijać środki transportu miejscowego w słusznych ustalonych przez masę państwo proporcjach, zwalczając przewozy nieekonomiczne i nieracjonalne, łączyć w jedną nierozdzielalną całość należyte zaspokojenie miejscowych potrzeb transportowych z zadaniami planowymi transportu w skali całego kraju. Obowiązujący system terenowego planowania i koordynacji przewozów pozwala wreszcie, jak pokazała praktyka, podnosić stale poziom mobilizacyjnej gotowości naszego transportu do sprawnego wykonywania zadań o ogólnopństwowym znaczeniu jak np. akcja przewozów zbóż i ziemiopłodów pochodzących ze skupu.

Narastająca bardzo szybko problematyka zagadnień terenowego planowania i koordynowania transportu zmieniła w zasadniczy sposób pierwotny zakres działania organów planowania terenowego tj. działów transportu i łączności Wojewódzkich Komisji Planowania Gospodarczego oraz Wydziałów Komunikacji Drogowej. Do pierwotnych zadań w zakresie opracowywania i opiniowania planów rozwoju sieci drogowej i sieci pocztowej i telekomunikacyjnej doszły niezwykle odpowiedzialne i bardzo pracochłonne zadania w zakresie sporządzania rocznych i kwartalno - miesięcznych planów przewozowych i prowadzenia wielkiej pracy koordynującej rozwój i pracę poszczególnych środków transportowych i kierowania akcjami przewozowymi o dużym ogólnopństwowym znaczeniu. Należy podkreślić, że jedną z istotnych trudności w wykonywaniu tych zadań to mienadążanie organizacyjne i kadrowe aparatu planowania terenowego za wzrostem jego obowiązków. Zagadnienie uwzględnienia nowych zadań w statutowym ujęciu i w strukturze organizacyjnej oraz w obsadach wymaga uwzględnienia w najbliższym czasie.

Z charakteru naszego ustroju politycznego przede wszystkim oraz w wyniku obowiązujących zasad planowania i koordynowania działalności poszczególnych rodzajów transportu, a także w wyniku działalności realizatorów tych zasad — aparatu planowania terenowego, rozwój naszego transportu odbywa się na ogół prawidłowo, zgodnie z zasadami racjonalnej organizacji pracy i podziału zadań pomiędzy poszczególne środki transportowe.

Tabela kształtowania się udziałów poszczególnych środków transportu miejscowego w ogólnych przewozach:

Rodzaj środka transportowego	1952	1953	1954	1955*)
Państwowa Komunikacja Samochodowa (PKS)	8,4	10,8	14,1	16,5
Resortowy transport branżowy	3,8	6,7	10,0	12,0
Resortowy transport nieorganizowany (własny)	34,2	38,5	43,9	47,6
Koleje wąskotorowe	4,4	4,1	4,5	4,5
Transport konny zarobkowy	45,2	36,4	22,1	16,4

Jak wynika z powyższej tabelki, w okresie 1952 — 1955 wzrósł znacznie w ogólnych przewozach udział transportu samochodowego publicznego i resortowego branżowego. Jest to zjawisko słuszne i kierunek na wzrost udziału tych organizacji przewozowych będzie utrzymany w dalszym ciągu. Wzrost udziału w ogólnych przewozach transportu samochodowego własnego nie jest zjawiskiem pożądanym. W następnych latach udział tej formy organizacyjnej w przewozach będzie malał w wyniku organizowania w większym stopniu niż dotychczas branżowego transportu samochodowego. Spadek przewozów konnych zarobkowych, odbywa się w drodze przejmowania od niego zadań przez transport samochodowy, bardziej wydajny od transportu konnego. W następnych latach transport konny utrzyma się przy przewozach dokonywanych w warunkach drogowych szczególnie trudnych i na bardzo małe odległości w obsłudze budownictwa i leśnictwa. Utrzymywanie się na niezmiennym w zasadzie poziomie kolei

wąskotorowych w ogólnych przewozach, przy bezwzględnym, niedużym wzroście przewozów z roku na rok, wynika z ciągle jeszcze niedostatecznego wykorzystania zdolności przewozowej niektórych kompleksów kolei wąskich.

Planowego podziału zadań przewozowych w transporcie lokalnym w zakresie rocznym, kwartalnym i miesięcznym dokonują Wojewódzkie Komisje Planowania Gospodarczego wspólnie z Wydziałami Komunikacji Drogowej. Zapewnienie przez organy planowania terenowego właściwych proporcji rozwojowych środków transportu miejscowego zarówno przy opracowywaniu planu jak i w trakcie jego realizacji — decyduje ostatecznie w walce o utworzenie i sprawne funkcjonowanie jednolitej sieci transportowej w naszym kraju. Odmienne zgoła zadania spełniają w tym zakresie roczne i kwartalno - miesięczne plany i bilanse przewozowe.

Roczny bilans i plan przewozowy ma za zadanie ustalić na okres roku potrzeby przewozowe i stopień ich zaspokojenia. Roczny bilans w największej mierze daje możliwość ustalenia prawidłowych proporcji w rozwoju poszczególnych rodzajów transportu miejscowego. Możliwość ta wynika z przewidzianego trybem planowania uzgadniania lokalnych bilansów przewozowych z centralnie rozstrzyganymi zagadnieniami zaopatrzenia w tabor samochodowy poszczególnych działów gospodarki narodowej i różnych organizacji przewozowych oraz uwzględnienia w rocznych planach inwestycyjnych kolei wąskotorowych, żeglugi śródlądowej i samochodowego przewoźnika publicznego oraz resortowego transportu samochodowego — niezbędnych nakładów na budownictwo zaplecza technicznego i inne wyposażenie. Uwzględnienie w Narodowym Planie Gospodarczym podstawowych wymogów terenu, wynikających z bilansów przewozowych — jest najważniejszym celem obowiązującego trybu sporządzania rocznych bilansów i planów przewozowych. I na odwrót, terenowe bilanse i plany przewozowe powinny odzwierciedlać wszystkie wymogi i zadania ogólnogospodarcze w zakresie planowej współpracy i prawidłowych proporcji w rozwoju transportu miejscowego.

Wynika stąd wielkie znaczenie terminowego opracowywania terenowych bilansów przewozowych nie tylko przez WKPG, ale przede wszystkim przez te wszystkie organizacje gospodarcze, które zostały zobowiązane do składania do WKPG potrzebnych dla sporządzenia bilansu danych. Dotyczy to zarówno centralnych zarządów, zgłaszających swoje potrzeby przewozowe, jak i organizacji przewozowych, zgłaszających planowany potencjał przewozowy. Obowiązujące formy rocznego bilansowania przewozów należy uznać za formy wstępne i tymczasowe. W miarę rozwoju zasad bilansowania przekroju powiatów zapotrzebowania i zużycia podstawowych materiałów powinniśmy schodzić z bilansami przewozowymi w dół do powiatów, przekształcać je w bilanse ekonomiczno - transportowe, oparte nie tylko na zgłoszeniach, ale przede wszystkim na gruntownej analizie potoków ładunków w skali powiatów. Nowe pogłębione zasady planowania będą wymagały większej dokładności i precyzji w planowaniu, większej terminowości, lepszego ekonomicznego przygotowania pracowników aparatu planowania terenowego oraz służb transportowych. Stąd wynika, jak duże znaczenie posiada walka o usunięcie wszystkich niedociągnięć w tym zakresie na obecnym etapie planowania.

Operatywne planowanie przewozów miejscowych w czasokresie kwartału i miesiąca zostało wprowadzone blisko rok temu instrukcją Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego. Operatywne planowanie osiągnięto w ciągu roku określone postępy. Niejako rozruchowy okres I i II kwartału, charakteryzujący się poważną niekompletnością danych, dla potrzeb sporządzania planów przewozowych, utrudniał w znacznej mierze pracę WKPG i WKD Wojewódzkich Rad Narodowych. Cechą charakterystyczną bilansów przewozowych tego okresu — to zjawisko pozornego niewykorzystania zdolności przewozowej poszczególnych rodzajów transportu oraz utrzymanie przez WKPG w bilansach przewozowych dużej rezerwy w zakresie zdolności przewozowej transportu miejscowego, na przewozy nie-

*) Plan.

zgłoszone i niezaplanowane. Systematyczna walka o osiągnięcie poprawy w zakresie dyscypliny planowania, którą prowadziły wszystkie WKPG, przyniosła zasadniczą poprawę w okresie III i IV kwartału w większości województw, a zwłaszcza w województwach: bydgoskim, poznańskim, łódzkim, szczecińskim i kieleckim. Pomogły tutaj ciągle narady instruktażowe, interwencje ministerstw, sankcje za niezgłaszanie planów, stosowane w różnych formach.

Znaczenie kwartalno - miesięcznego planowania przewozów polega przede wszystkim na tym, że plany te stanowią konkretyzację zadań planu rocznego na okresy krótsze i w zakresie proporcji rozwojowych i podziału zadań między różne rodzaje transportu. Znaczenie planowania kwartalno - miesięcznego polega też na tym, aby na okres najbliższy wykonać niezbędne w skali miejscowej przewozy. Jest to szczególnie ważne dla organizacji przewozów w przekroju terenowym, gdyż, jak wiadomo, wahania sezonowe przewozów w poszczególnych województwach znacznie przekraczają przeciętne wahania obliczone dla całego kraju, zmieniając często z miesiąca na miesiąc radykalnie wskaźniki wykorzystania zdolności przewozowej. W takich sytuacjach kwartalno - miesięczne operatywne plany przewozowe, stanowią niezbędną podstawę dla dokonywania koniecznych przerzutów interwencyjnych środków transportowych pomiędzy województwami. Do poważnych osiągnięć planowania operatywnego przewozów lokalnych, przy istnieniu jeszcze dużych niedociągnięć w realizacji obowiązującego trybu planowania należy zaliczyć fakt, że pozwoliły one w bieżącym roku, w okresie trudności przewozowych ujawnić i usunąć szereg zagrożeń w sprawnym przygotowaniu przewozów jesiennych, dokonać niezbędnych przerzutów taborowych i w należyтым czasie przygotować się do przewozów.

Znaczenie planowania kwartalno - miesięcznego polega wreszcie na tym, że plany kwartalne, a zwłaszcza miesięczne, powinny stanowić dla poszczególnych rodzajów transportu miejscowego wystarczającą podstawę dla określenia wielkości pracy na planowany okres i umożliwić w związku z tym przygotowanie wszystkich środków niezbędnych dla wykonania zadań przewozowych oraz określenia sposobu wykonania przewozów. W tym celu miesięczne plany przewozowe przewidują w danych planowych dla transportu samochodowego, oprócz określenia wielkości przewozów w tonach i tonokilometrach, określenie podstawowych kierunków i relacji przewozowych.

W trakcie opracowywania przez aparat planowania terenowego operatywnych planów przewozowych wystąpiły na jaw różne braki i niedociągnięcia, usunięcie których jest sprawą niezmiernej wagi dla dalszego pogłębiania i polepszania systemu planowania przewozów. Powszechne niedociągnięcia — to nieterminowe nadsyłanie danych do Wydziałów Komunikacji Drogowej i WKPG, względnie niezgłaszanie danych w ogóle.

Dla osiągnięcia dalszej niezbędnej poprawy w tym zakresie należy kontynuować dotychczas stosowane metody pouczania i instruowania zobowiązanych do planowania służb transportowych, jak również stosować w niezbędnych przypadkach odpowiednie sankcje. Oddziaływać należy zarówno bezpośrednio, w oparciu o aktualny spis zobowiązanych do planowania jednostek, jak też i za pośrednictwem ministerstw, których to dotyczy.

W niektórych województwach, pomimo osiągnięcia przez WKPG powszechności zgłaszania planów przewozowych, występuje zjawisko nieuzasadnionej, w świetle wykonywania planów przewozowych, dużej rezerwy przewozowej. Wynika to z poważnego udziału w przewozach miejscowych tych województw, przewozów jednostek gospodarczych podległych Ministerstwu Gospodarki Komunalnej i Ministerstwu Przemysłu Drobego i Rzemiosła. Dla usprawnienia bilansowania przewozów w skali terenu będzie rzeczą niezbędną zobowiązanie jednostek podległych obu tym ministerstwom do planowania przewozów w trybie planowania terenowego. To samo może dotyczyć i innych jednostek o dużym udziale w przewozach miejscowych i dlatego wydaje się rzeczą właściwą umożliwienie WKPG wnioskowa-

nia w zakresie powiększania ilości jednostek zobowiązanych do planowania.

Doświadczenia operatywnego planowania przewozów wskazują na konieczność zaktualizowania szeregu postanowień instrukcji o operatywnym planowaniu przewozów ładunków w zakresie terenowego trybu planowania. Praktyka planowania niektórych województw wykazała potrzebę wstępnego omawiania z przewoźnikami przez jednostki planujące wielkości przewozów przed ich zgłoszeniem do WKD i WKPG. Umożliwia to jednostkom sporządzającym plany wstępną orientację do możliwości przyjęcia przez przewoźnika zgłaszanej do przewozu masy ładunkowej. W efekcie zmniejsza to potrzebę dokonywania dużej ilości zmian przez WKD i WKPG w trakcie opracowania planu przewozowego.

Istotne niedociągnięcie w praktyce planowania terenowego polega na niedostatecznej wartości miesięcznych planów przewozowych dla organizowania przez przewoźników, w oparciu o te plany, pracy eksploatacyjnej. Zarysowuje się wyraźnie potrzeba dalszej konkretyzacji zadań planu miesięcznego w okresach krótszych, tygodniowych lub pięciodniowych. Jest to bardzo pilna potrzeba, wymagająca odpowiedniego uzupełnienia instrukcji postanowieniami o obowiązku składania przewoźnikom publicznym krótkookresowych zamówień w ramach zatwierdzonych planów miesięcznych. Wprowadzenie tej zasady do transportu samochodowego nie będzie rzeczą nową. Krótkookresowe zamówienia znalazły już zastosowanie w branżowym transporcie samochodowym (np. Min. Bud. MiO) i przyniosły pozytywne rezultaty.

Kolejny brak obowiązującego trybu terenowego planowania przewozów polega na niezapewnieniu WKPG oraz WKD danych sprawozdawczych z wykonania planów przewozowych. Szkodliwość istniejącego stanu rzeczy nie może być usprawiedliwiona żadnymi oszczędnościami w zakresie sprawozdawczości. Najwłaściwsze wyjście polegałoby na zobowiązaniu poszczególnych przewoźników zakresu miejscowego do składania do WKPG sprawozdań z wykonania przewozów nie tylko globalnie, ale również w rozbięciu na poszczególne ministerstwa. Wymaga to oczywiście odpowiedniego ujęcia w instrukcjach sprawozdawczych odpowiednich ministerstw.

Szczególne znaczenie nabiera w świetle doświadczeń operatywnego planowania — zagadnienie kompleksowej analizy sytuacji przewozowej w terenie. Instrukcja o operatywnym planowaniu przewozów ustala dla zobowiązanych do planowania przewozów jednostek złożenie dla WKPG na 45 dni przed początkiem planowanego kwartału i na 35 dni przed początkiem planowanego miesiąca wzorów nr 2 i nr 2m, zawierających podział zadań przewozowych pomiędzy różne środki transportu własnego i obcego. W dotychczasowej praktyce planowania przyjęło się, że wzory nr 2 i nr 2m porównuje się tylko z danymi, zawartymi na wzorach zgłaszanych do Wydziałów Komunikacji Drogowej i Zarządów Kolei Wąskotorowych. Takie mechaniczne zestawienie cyfr, pochodzących z tej samej jednostki gospodarczej, niewiele może pomóc sprawie racjonalnego wykorzystania transportu miejscowego. Wzory nr 2 i nr 2m powinny służyć jako podstawowy materiał dla przeprowadzenia przez WKPG wespół z WKD kompleksowej analizy sytuacji przewozowej w terenie. Należy więc przede wszystkim sprawdzić prawidłowość dokonanej przez jednostkę gospodarczą podziału przewozów między środki transportu własnego i obcego. Prawidłowość zapisów w rozbięciu przewozów pomiędzy transport samochodowy własny i branżowy, jak też i wielkość tych przewozów WKPG powinny dokładnie przeanalizować, ale wespół z WKD, na podstawie jego obliczeń i danych. Przy tej analizie należy posługiwać się arkuszami obliczeniowymi zdolności przewozowej we własnym transporcie samochodowym. Nagminnie zdarzają się zjawiska niewykorzystania albo też nadmierne obciążenie (oczywiście tylko w planie) nadadzanym przewozowym transportu samochodowego własnego. Takie błędne założenia, w porę nie ujawnione, mogą w następstwie wypaczyć cały bilans przewozowy

i stać się przyczyną dużych rozbieżności pomiędzy planem przewozowym i jego wykonaniem. Potrzebna jest również analiza wielkości zgłoszeń do przewozu resortowym transportem branżowym. Celem stwierdzenia prawidłowości tych zgłoszeń, należy porównywać je z planami przewozowymi przedsiębiorstw branżowych.

Skontrolowanie prawidłowego podziału zadań na transport obcy i własny i stwierdzenie realności zgłoszonych danych posiada duże znaczenie dla należytego sporządzenia bilansu przewozowego. Cel kompleksowej analizy sytuacji przewozowej w terenie polega na wyrobieniu sobie zdania przez organy planowania terenowego o stopniu wykorzystania środków transportu samochodowego własnego i branżowego poszczególnych ministerstw oraz na zapewnieniu właściwych proporcji pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu, zwłaszcza transportu samochodowego jak: transport publiczny, branżowy i własny. W przypadku ujawnienia zjawiska niedostatecznego wykorzystania samochodów „własnych” WKPG i WKD powinny bezzwłocznie sygnalizować to do PKPG oraz do MTDiL, celem podjęcia odpowiednich środków w rozdzielnictwie pojazdów samochodowych, względnie celem zarządzenia niezbędnych przerzutów.

Powinny być sygnalizowane i inne niewłaściwości, jak np. tendencje branżowych przedsiębiorstw transportu samochodowego do zajmowania się przewozami publicznymi, zamiast przewozami swojego resortu. Organ planowania terenowego powinien badać i sygnalizować wszystkie możliwości przechodzenia od form organizacyjnych transportu samochodowego własnego do organizacji branżowych przedsiębiorstw samochodowych. Możliwości tego rodzaju istnieją, kiedy w terenie zaznacza się duża koncentracja taboru samochodowego jednego ministerstwa oraz istnieje odpowiednia masa ładunkowa do przewozu.

Ważną sprawą dla zapewnienia głębszego podejścia do zagadnienia bilansu przewozowego — to zaktywizowanie w tym kierunku WKD. Powinny one stać się fachowymi wydziałami do spraw planowania i organizacji transportu samochodowego w terenie. Nie powinna być tolerowana rozbijająca bezradność niektórych WKD w najbardziej elementarnych zagadnieniach terenowego planowania przewozów. Zarysowuje się konieczność przeszkolenia pracowników Wydziałów Komunikacji Drogowej w zakresie zagadnień planowania przewozów i organizacji transportu samochodowego.

Potrzebę energiczniejszego działania w oparciu o kompleksową analizę sytuacji przewozowej wysuwa samo życie. Sytuacja, jaka wytworzyła się w województwie poznańskim, gdzie większość jednostek gospodarczych jest samowystarczalna w zakresie przewozów samochodowych, wymaga generalnego rozpatrzenia pod kątem wprowadzenia postępowych form organizacyjnych i wyzwolenia rezerw taborowych. Wynika to zresztą z cyfr uwidoczniionych w omówionej poprzednio tablicy, które wskazują, że przy ogólnych prawidłowych proporcjach w rozwoju transportu miejscowego tempo rozwoju przedsiębiorstw branżowych jest niedostateczne. Przyspieszenie rozwoju tych przedsiębiorstw jest obecnie głównym zadaniem służb transportowych ministerstw. WKD i WKPG powinny ściśle współdziałać w realizacji tego zadania.

W sporządzanych przez aparat planowania terenowego bilansach i planach przewozowych powinna znajdować pełny wyraz zasada planowej współpracy poszczególnych środków transportu i podziału zadań przewozowych, zgodnego z techniczno-ekonomicznymi właściwościami każdego rodzaju transportu. Realizacja tej podstawowej zasady socjalistycznego planowania w transporcie odbywa się w drodze stałej koordynacyjnej działalności WKPG. Zakres działania i uprawnienia WKPG w tym zakresie regulują zarządzenia Przewodniczącego PKPG nr 334 z dnia 31 sierpnia 1951 r., zmienione zarządzeniem nr 145 z dnia 3 lipca 1954 r. w sprawie organizacji terenowej koordynacji przewozów oraz Uchwała Prezydium Rządu z dnia 26 kwietnia 1952 r. nr 323 w sprawie przejmowania zadań transportu kolejowego w przewozach na krótkie odległości przez transport samochodowy.

Koordynacyjna działalność WKPG rozwijała się dotychczas w różnych kierunkach. Podejmowane w trybie koordynacji zagadnień transportowych uchwały dotyczą szerokiego wachlarza zagadnień terenowych jak: podział zadań w przewozie osób między komunikację miejską i PKS, przejmowanie małoobciążonych odcinków w przewozie osób i ładunków od transportu kolejowego przez transport samochodowy, opiniowanie dla DOKP spraw otwierania nowych przystanków osobowych, udzielanie zakładom pracy zezwoleń na przewozy kolejami normalnotorowymi na krótkie odległości, udzielanie zezwoleń na przewozy publiczne transportem samochodowym branżowym, opiniowanie rozwoju samochodowych linii regularnych itp. W dużej ilości spraw załatwianych przez aparat planowania terenowego w trybie koordynacji przewozów uderza rozproszenie wysiłków w działalności koordynacyjnej, regulowanie spraw bieżąco napływających do rozpatrzenia. W wyniku przytłoczenia dużą ilością spraw interwencyjnych, często niecierpiących zwłoki, nie można zauważyć w działalności WKPG usystematyzowanego, metodycznego podejścia do zagadnień najważniejszych, których rozwiązanie powinno stanąć w pierwszej kolejności na porządku obrad komisji koordynacyjnych, ze względu na możliwości osiągnięcia w tej drodze największych efektów ekonomicznych.

Z zakresu najbardziej istotnych i ważnych dla gospodarki narodowej spraw, które powinny wysunąć się na czoło działalności koordynacyjnej WKPG — to zagadnienie koordynacji przewozów kolejowych i samochodowych. Trzeba stwierdzić, że postanowienia Uchwały Prezydium Rządu, które wskazywały na konieczność przejmowania od kolei przewozów na krótkie odległości, nie były dotychczas należycie realizowane. Swoją działalność w tym zakresie WKPG opierały tylko na wnioskach zgłaszanych przez DOKP. Typowanie przez kolej odcinków do przejęcia przez transport samochodowy nosi cechy pewnej jednostronności, która nie zawsze idzie w parze z takim doбором przeznaczonych do przekazywania relacji, aby osiągnąć w wyniku efekt był największy. Sprawa przewozów na krótkie odległości jest najważniejszym zagadnieniem w zakresie prac koordynacyjnych i dlatego wymaga szczególnie analitycznego i metodycznego podejścia.

W obecnej chwili przewozi się w transporcie kolejowym na krótkie odległości masę ładunkową rzędu 40 mln. ton. Przerzucenie tych ładunków na transport samochodowy nie tylko obniżyłby wydatnie koszty przewozów, ale zwiększyłby znacznie rezerwy kolei w przepustowości węzłów, przelotności linii kolejowych oraz w taborze wagonowym i parowozowym. Na powszechne zastosowanie zasługuje metoda, którą posłużono się ostatnio dla rozwiązania zagadnienia przewozów na krótkie odległości na ważniejszych węzłach DOKP Stalino i Krasnodar.

W pierwszym etapie siatki kolejowe i DOKP przygotowały dla CBS Min. Kolei dane, dotyczące przewozów na krótkie odległości oraz przewozów w ramach poszczególnych węzłów, w układzie umożliwiającym dokonanie zbiorczych zestawień wg grup ładunków oraz wg relacji nadania i przeznaczenia. CBS Min. Kolei zestawia zbiorcze tablice analityczne, które otrzymują z kolei WKPG celem dokonania analizy przewozów na krótkie odległości na poszczególnych węzłach i stacjach. Prace analityczne powinny przeprowadzać komisje, a raczej zespoły, złożone z przedstawicieli WKPG, WKD, DOKP lub odpowiednich oddziałów. Do pracy zespołów, zwłaszcza w pierwszym okresie powinny włączyć się Instytuty Kolejnictwa i Transportu Samochodowego, celem zapewnienia należytego poziomu dokonywanych opracowań. Zadanie zespołów polega na całkowitym rozwiązaniu zagadnienia przewozów na krótkie odległości dokonywanych na danym węźle.

Zespoły powinny wyodrębnić w oddzielną grupę takie przewozy na krótkie odległości, kiedy odbiorca i nadawca lub jeden z nich przystosował się w zakresie swoich urządzeń ładunkowych, placów, ramp, agregatów produkcyjnych do współpracy z transportem kolejowym i kiedy przebudowa urządzeń tych z relacji kolejowej na drogową jest nieekonomiczna. Do spraw wyjątkowych należy zaliczać i takie przypadki, gdy nadawcę lub odbiorcę obsługuje specjalny tabor kolejowy.

wy na zasadzie ruchu wahadłowego. Wszystkie sytuacje wyjątkowe powinny być omówione i w miarę potrzeby uwzględnione w trakcie rozmów odbywanych przez zespoły z klientelą kolejową.

Po ustaleniu przewozów na krótkie odległości, które mogą być przejęte przez transport samochodowy, zespoły powinny rozważyć możliwość dokonania takiego przerzutu od strony potencjału przewozowego w transporcie samochodowym. W tym celu należy zbadać zdolność przewozową transportu własnego lub branżowego odpowiednich zakładów, względnie organizacji przewozowych oraz określić jaka część tych przewozów przypadnie na transport resortowy i jaka część wymaga przejęcia przez transport publiczny. Stwierdzić jednocześnie należy, czy dokonywane w transporcie publicznym przewozy uzasadniają utworzenie linii regularnych samochodowych, jako formy obsługi, czy też będą mogły być dokonane w trybie przewozów nieregularnych. Kompleksowe rozwiązywanie spraw przewozów na krótkie odległości na węzłach i stacjach powinno przynosić natychmiastowe efekty ekonomiczne i usprawnić sytuację ruchową na węzle.

Inne zagadnienia współpracy kolei i transportu samochodowego należy rozwiązywać w podobny sposób. Dotyczy to w szczególności przejmowania odcinków linii kolejowych o niedostatecznym zagęszczeniu ruchu i z tego powodu dla kolei nieekonomicznych, przewozów drobnicy między stacjami węzłowymi i przejmowania przewozów niektórych kolei wąskotorowych*.

Podstawowym zagadnieniem, które wymaga odpowiedniego ujęcia w działalności koordynacyjnej to sprawa rozwoju transportu samochodowego. Oprócz zapewnienia właściwych proporcji w rozwoju poszczególnych form organizacyjnych transportu samochodowego, co stanowi podstawowe zadanie aparatu planowania terenowego w trakcie sporządzania bilansów przewozowych i dokonywania kompleksowej analizy sytuacji przewozowej, WKPG oraz WKD powinny wywierać większy niż dotychczas wpływ na rozwój działalności spedycyjnej FKS, rozwój linii regularnych i racjonalizację przewozów w transporcie samochodowym. Należy zająć się w większej mierze zapewnieniem należytego rozwoju tzw. KPD tj. organizacji dowozu i odwozu transportem samochodowym drobnicy w relacji ze stacjami kolejowymi. W ciągu ostatnich lat działalność spedycyjna PKS bardzo się rozwinęła. Do końca 1953 r. uruchomiono 75 placówek Spedycyjnych, które załadowały 63.000 ton ładunków. W okresie 9 miesięcy 1954 r. placówki spedycyjne załadowały 193.000 ton. Wartość dokonanych w ten sposób przewozów wyniosła blisko 19 mln zł., co stanowi bezpośrednią oszczędność dla gospodarki narodowej. Działalność koordynacyjna WKPG w zakresie zapewnienia warunków rozwojowych placówek kom. spedycyjnym PKS powinna mieć na celu przydzielenie im odpowiedniej ilości magazynów, brak których stanowi istotny hamulec w rozwoju akcji spedycyjnej, w szczególności w województwach: kieleckim, rzeszowskim i łódzkim (wyjąwszy m. Łódź).

Rozwój linii regularnych nie przebiega tak pomyślnie jak rozwój placówek spedycyjnych. Utworzone dotychczas przez PKS linie regularne — to linie dalekiego zasięgu. Daje się zaobserwować niechęć użytkowników transportu samochodowego do korzystania z linii regularnych w skali powiatów. Stan ten winien ulec zmianie w związku z przejmowaniem przez transport samochodowy przewozów na krótkie odległości. Zwiększenie podaży masy ładunkowej na transport samochodowy w relacjach bliskich powinno przynieść niezbędne zatrudnienie powiatowym liniom regularnym.

Należy w ramach działalności koordynacyjnej wydać zdecydowaną walkę nieracjonalnym przewozom w transporcie samochodowym ponad ustalone przepisami średnie odległości przewozów. Wspólnie z organami Milicji Obywatelskiej Wydziały Komunikacji Drogowej powinny zastrzeżać kontrolę na drogach i nie dopuszczać

do łamania dyscypliny w tym zakresie. Należy zlikwidować nienormalny stan papierowego obciążenia Wydziałów Komunikacji Drogowej wnioskami o zezwolenie na dalekie jazdy. Zakaz wożenia ładunków na dalekie odległości powinien obowiązywać generalnie, wyjąwszy tylko regularne linie PKS.

Należytego ustawienia w pracy WKPG wymaga zagadnienie organizacji przewozów drobnicy w relacji ze stacjami kolejowymi. Zastosowane dotychczas formy organizacji przewozów drobnicy przynoszą duże oszczędności gospodarce narodowej. Średniodzienna ilość drobnicy przewożonej w ramach tej organizacji wzrosła trzykrotnie w porównaniu do analogicznej wielkości osiągniętej w 1953 r. Jak wynika z szacunkowych obliczeń, oszczędność wygospodarowana dla gospodarki narodowej z tego tytułu wyniosła około 40 mln. zł. Nie można jednak w tym wypadku mówić o efektywnej oszczędności, ze względu na to, że dotychczasowy rozwój organizacji przewozów drobnicy nie idzie w parze z ujawnieniem i wykorzystaniem dla innych celów rezerw w taborze i sile roboczej, które powstają w jednostkach gospodarczych korzystających z usług PKS. W trybie koordynacyjnej działalności WKPG i Wydziału Komunikacji Drogowej powinny decydować o przejmowaniu przez PKS przewozów drobnicowych na poszczególnych stacjach. Decyzje powinny zapadać na wniosek PKS, DOKP, Oddziałów Eksploatacyjnych Kolei względnie użytkowników, a przy ich podejmowaniu — Wydziały Komunikacji Drogowej powinny skrupulatnie ujawniać powstałe stąd rezerwy w taborze i sile roboczej oraz przedstawiać wnioski w sprawie ich wykorzystania.

Systematyczne wykorzystanie wszystkich zadań, wynikających z ustalonego zakresu działalności koordynacyjnej aparatu planowania terenowego, jest podstawowym warunkiem podniesienia na wyższy poziom gotowości całego transportu miejscowego do wykonywania ważnych ogólnopństwowych zadań. Dobiegająca do końca akcja przewozów zbóż i ziemiopłodów dowiodła niezbicie, że sukcesy w rozwiązywaniu trudnych zadań przewozów jesiennych idą w parze ze stanem organizacyjnym transportu miejscowego i że pozostają w ścisłym związku z wynikami działalności koordynacyjnej WKPG. Widać to na przykładzie szeregu województw, w których przewozy ziemiopłodów przebiegały pomyślnie, jak np. województwa kieleckie, poznańskie i wrocławskie.

Powołane Uchwałą Prezydium Rządu zespoły wojewódzkie i powiatowe w przeważającej większości działały sprawnie, rozwiązując operatywnie większość trudności i przeszkód. Pomyślny przebieg przewozów jesiennych w roku bieżącym wynika z rozszerzenia zakresu działania zespołów w porównaniu do ich kompetencji w latach ubiegłych. Upřednio zespoły kontrolowały i organizowały przewozy zbóż i ziemiopłodów tylko środkami transportu drogowego; obecnie rozszerzono zakres ich działania i na wszystkie inne środki transportowe miejscowego znaczenia. Było to czynnikiem, który wywarł duży wpływ na pomyślny przebieg akcji.

Niedostatki, które się wyłoniły w realizacji przewozów jesiennych, znajdowały swoje źródło w brakach i niedociągnięciach działalności koordynacyjnej organów planowania terenowego. W województwie łubelskim, odczuwającym brak środków transportowych, nie wykorzystano należycie kolei wąskotorowych. Jak stwierdza w wyniku dokonanych badań zespół wojewódzki, były możliwości wykorzystania dla celów przewozowych odcinków Witków — Werbkowice oraz Mirce — Werbkowice i zwolnienia w tej drodze pokaznej ilości transportu samochodowego.

Fakty niewykorzystania kolei wąskotorowych miały miejsce i w innych województwach. Nie wykorzystano również w pełni zdolności przewozowej żeglugi śródlądowej, zwłaszcza na Wiśle i górnej Odrze. Badania przeprowadzane przez zespoły wykazały duże możliwości odciążenia innych środków transportu miejscowego w drodze rozwinięcia przewozów wodnych lokalnego znaczenia.

*) Problematyka współpracy transportu kolejowego i samochodowego została wyczerpująco omówiona w artykule W. Młodeckiego „Koordynacja transportu kolejowego i samochodowego”, „Transport” Nr 9 i 10/54.

Na uruchomienie tych przewozów było już zbyt późno w roku bieżącym na skutek nieprzygotowania organizacyjnego, jednakże ujawnione możliwości winny być w pełni wykorzystane w roku przyszłym.

Zagadnienie wszechstronnego usprawnienia działalności transportu miejscowego posiada duże ogólnopństwowe znaczenie. Dotychczasowe doświadczenie wska-

zuje, że podniesienie na wyższy poziom bilansowania przewozów miejscowych w działalności koordynacyjnej aparatu planowania terenowego jest niezbędnym warunkiem zapewnienia prawidłowych proporcji w rozwoju transportu miejscowego oraz podniesienia jego gotowości do wykonywania zadań o dużym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

B. DWORAŃCZYK (Warszawa)

O działalności Kolejowego Przedsiębiorstwa Robót Ładunkowych

Minęło dwa lata od chwili, gdy po miesięcznym okresie organizacyjnym rozpoczęło swą działalność powołane w resorcie kolei przedsiębiorstwo państwowe pn. „Kolejowe Przedsiębiorstwo Robót Ładunkowych“.

Zadaniem przedsiębiorstwa jest wykonywanie czynności związanych z pracami przeładunkowymi, przede wszystkim dla potrzeb PKP, a więc na stacjach stycznych z kolejami o innej szerokości toru (koleje ZSRR i wąskotorowe), na składach opaku i w parowozowniach PKP — przy wyładunku węgla i nawęglaniu parowozów.

Co spowodowało, że uznano za celowe powołanie przedsiębiorstwa, które skupiłoby wykonywanie czynności ładunkowych na stacji?

Sytuacja w roku 1952 była taka, że na jednej ze stacji granicznych przeładunku przesyłek z wagonów radzieckich do wagonów normalnotorowych dokonywała we własnym zakresie kolej, na drugiej — czynności te wykonywały od r. 1946 kolejno: przedsiębiorstwo „C. Hartwig“, Kolej i PKS, a ostatnio, w sierpniu 1952 r. — Spółdzielnia Pracy, powstała w tym celu na miejscu; na 70 stacjach stycznych z kolejami wąskotorowymi czynności przeładunkowe wykonywała bezpośrednio kolej na większości stacji zaś — różne spółdzielnie Pracy. Dla wykonywania czynności przeładunkowych utrzymywano specjalne brygady robotnicze, często wyczelkujące z braku masy towarowej w danym czasie.

Jednocześnie, na tej samej stacji, utrzymywano oddzielne brygady robotnicze na składach opaku, w parowozowniach dla wyładunku wagonów z węglem i nawęglania parowozów, a niekiedy nawet oddzielne brygady wyłącznie dla nawęglania; podobnie rzecz się przedstawiała na stacyjnych placach ogólnego użytku i przystacyjnych bocznicach, na których wyładowały i naładowały wagony brygady poszczególnych użytkowników kolei.

Nie byłoby w tym problemu, gdyby z góry było wiadomo, że w danym dniu nadejdzie do przeładunku lub wyładunku ściśle określona ilość wagonów; w zależności od tej ilości ustalano by stałą liczebność brygady robotniczej, zabezpieczając w pełni wykonanie zadań przeładunkowych oraz pełne wykorzystanie drużyn ładunkowych.

Tymczasem przy istniejącym jeszcze braku rytmiczności w nadchodzeniu masy towarowej, sprawa się znacznie komplikuje. Utrzymywanie brygady robotniczej o liczebności dużej, zdolnej do opanowania szczytowego nadejścia masy — to, z jednej strony znacznie powiększone koszty czynności ładunkowych wskutek opłacania robotnikom godzin wyczekiwania w okresach zmniejszonego napływu masy lub nawet całkowitego braku masy ładunkowej, z drugiej zaś — marnotrawstwo siły roboczej; poza tym, częste wyczekiwanie brygady roboczej — to niskie zarobki robotników, a stąd ich duża płynność i trudności w uzyskaniu nowych.

W tych warunkach poszczególne instytucje wołały utrzymywać mniejszą liczbę robotników ładunkowych, a gdy wagony nadeszły w ilości, przekraczającej możliwości wyładunkowe brygady robotniczej — uzupełniać ją robotnikami z produkcji, wysoko płatnymi robot-

nikami doraźnymi lub i to niestety zbyt często, wydłużać czas czynności ładunkowych ponad dozwolony termin, opłacając postojowe.

I z tym właśnie nie można się było zgodzić. Zbyt cenny jest każdy wagon przy coraz bardziej wzrastających zadaniach przewozowych, aby nie szukać wciąż nowych sposobów przyspieszenia jego obrotu.

Analizując opisaną wyżej sytuację na odcinku przyczyn przetrzymywania wagonów i uwzględniając prawdopodobieństwo, że nasilenie przybycia masy towarowej dla poszczególnych odbiorców w poszczególnych dniach, a niekiedy nawet porach doby, jest różne — można było dojść do wniosku, że połączenie poszczególnych brygad robotniczych — w jedną, w scentralizowanej dyspozycji, pozwoli na uniknięcie wszystkich tych trudności i mankamentów, jakie występowały przy istnieniu kilku brygad; zmniejszy stan liczebny drużyny ładunkowej i pozwoli zlikwidować, a co najmniej znacznie zmniejszyć przetrzymywanie wagonów.

Poza tym istnienie w jednej dyspozycji stałych liczebniejszych brygad umożliwia szybki przerzut ekip interwencyjnych tam, gdzie w danym momencie powstało nagromadzenie większej ilości wagonów w oczekiwaniu na wyładunek, przeładunek lub naładunek.

Za słusznością takiego rozumowania przemawiał również fakt, że na kolejach radzieckich czynności ładunkowe w obrębie jednej stacji są, poza pewnymi wyjątkami, wykonywane przez jedno przedsiębiorstwo, podległe resortowi kolei.

Na tle takich przesłanek powstało Kolejowe Przedsiębiorstwo Robót Ładunkowych. W ciągu pierwszych 4-ch miesięcy jego istnienia, tj. w końcu 1952 roku powstają oddziały przedsiębiorstwa w Siedlcach i Żurawicy, w Warszawie, Łodzi i Bydgoszczy (z siedzibą we Włocławku); w pierwszym kwartale r. 1953 rozpoczynają pracę oddziały w Stalinogrodzie (z siedzibą w Bytomiu), Poznaniu, Gdańsku i Wrocławiu, w maju — w Lublinie, a pod koniec r. 1953 — w Krakowie, Olsztynie i Szczecinie.

Czynności ładunkowe są wykonywane przez KPRL na coraz większej ilości stacji i obecnie istnieje ponad 200 punktów ładunkowych KPRL. Masa ładunkowa, którą przerobi KPRL w r. 1954 wzrasta w stosunku do 4-ech ostatnich miesięcy 1952 r. 23-krotnie, obejmując obecnie ok. 10% ogółu nadania masy przewozowej na PKP.

Punkty ładunkowe KPRL zostały zorganizowane prawie wyłącznie na tych stacjach, na których trzeba było skomasować pracę ładunkową dla potrzeb PKP, a więc na stacjach granicznych, stycznych z kolejami wąskotorowymi oraz na stacjach posiadających większe parowozownie. Na tychże stacjach KPRL podejmowało się wykonywanie czynności ładunkowych dla różnych użytkowników kolei, uważając jak się później słusznie okazało, że im więcej jest różnych zleceńodawców, tym łatwiej jest zapewnić robotnikom taką ilość masy ładunkowej, która zmniejszy do minimum nieproduktywne wyczekiwania, pozwoli na stałe podnoszenie, w ramach współzawodnictwa, wydajności pracy, a więc i na podniesienie zarobków, a tym samym i na usunięcie przyczyn, które powodują płynność robotników.

Wyniki decyzji, powołującej do życia KPRŁ nie dały na siebie długo czekać. Dla przykładu można podać kilka cyfr.

Według danych Ministerstwa Kolei ilość wagonów przetrzymanych ponad 24 godziny w sierpniu 1953 r. stanowiła: na składach opału PKP — 6,7%, na stacjach stycznych z torem wąskim — 2,3%, ilości wagonów przetrzymanych w sierpniu 1952 r., a więc przed objęciem czynności ładunkowych przez KPRŁ.

Według danych DOKP Warszawa, suma zaliczonych opłat postojowego w I kwartale r. 1954 za przetrzymanie wagonów na składach opału PKP stanowiła: na st. Warszawa Wsch. — 11,4%, na st. Warszawa — Praga — 5,2%, na st. Siedlce — 8,1% opłat zaliczonych w analogicznym czasie roku 1952.

W obrębie całej DOKP Wrocław ilość wagonów przetrzymanych w I kwartale r. 1954 na wszystkich składach opału PKP i trzech stacjach stycznych z torem wąskim stanowi 5%, zaś suma opłat postojowego — 10,5% liczb z r. 1952.

Kaletańskie Zakłady Celulozowo-Papiernicze wspólnie z KPRŁ zapłaciły tytułem postojowego w II kwartale r. 1954 zaledwie 5% sumy zapłaconej w analogicznym okresie r. 1953, a Zakłady Farmaceutyczne w Grodzisku Mazowieckim — 17,8% sumy zapłaconej w roku 1952.

Trzeba tu dodać, że w niektórych, wyżej przytoczonych przykładach sumy postojowego sięgały w r. 1952 nawet kilkuset tysięcy zł.

Nie należy twierdzić oczywiście, że podobne wyniki KPRŁ osiągnęło wszędzie, gdzie przejęło czynności ładunkowe; często wskaźniki są gorsze od przytoczonych przykładowo, w każdym jednak razie o wiele lepsze, niż w r. 1952.

Niewątpliwie zdarzają się również przypadki złej pracy KPRŁ; zwykle jednak taki stan rzeczy nie trwa długo; wspólnym wysiłkiem przedsiębiorstwa i zleceniodawcy usprawia się pracę ładunkową.

Niestety, nie można przytoczyć ogólnych wyników, w przekroju całego przedsiębiorstwa, gdyż poszczególni zleceniodawcy nie dysponują danymi, które by można było porównać z materiałem, posiadanym w r. 1954 przez KPRŁ.

Z tych właśnie przyczyn trudne jest wykazanie osiągniętych wskutek skomasowania czynności ładunkowych korzyści w przekroju przedsiębiorstwa na odcinku zmniejszenia liczby robotników, zatrudnionych dotychczas przy czynnościach ładunkowych, zwiększenia wydajności pracy itp.

Warto tu przytoczyć jednak jeszcze inny przykład, dobitnie ilustrujący korzyści, płynące ze skomasowania

czynności ładunkowych w jednym ośrodku dyspozycyjnym.

Przed paru miesiącami w porcie gdańskim trzeba było zapewnić szybki przeładunek na okręty masy towarowej w ilości, znacznie przekraczającej możliwości stałych, portowych brygad dokerów; wszelkie starania Zarządu Portów Gdańsk — Gdynia, aby uzyskać szybko większą ilość robotników nie dawały pozytywnych wyników. W tej sytuacji Centralny Zarząd Portów zwrócił się o pomoc do KPRŁ, które niemal w ciągu 24 godzin przetrzymało do Gdańska z różnych stron kraju przeszło 200 robotników, przyuczonych do tej pracy.

Można uważać za udowodnione, że na stacjach, na których czynności ładunkowe zostały chociażby nie całkowiec skomasowane, ilość przetrzymywanych ponad dozwolony termin wagonów b. znacznie zmniejszyła się, polepszając wskaźnik obrotu wagonu.

Trzeba jednak, niestety, stwierdzić, że korzyści wpływające ze skomasowania czynności ładunkowych — nie są należycie doceniane.

Jest np. niezrozumiałe, dlaczego dopuszcza się współistnienie na danej stacji punktu ładunkowego KPRŁ, utworzonego tam ze względu na potrzeby własne PKP i takiegoż przedsiębiorstwa spółdzielczego (nie chodzi tu o spółdzielnię, posiadającą własny tabor drogowy) dla obsługi użytkowników kolei. Na wielu stacjach, jeszcze do niedawna, KPRŁ obsługiwało, np. Powiatowe Związki Gminnych Spółdzielni Samopomocy Chłopskiej, ładujące i wyładujące swe wagony m. in. na placach ogólnego użytku. Ostatnio jednak nakazano PZGS-om wykonywanie czynności ładunkowych we własnym zakresie i zezwolono im na zatrudnienie znacznej ilości robotników ładunkowych; podobnie stało się w resorcie budownictwa np. w Gdańsku i Poznaniu.

Byłoby to zrozumiałe, gdyby chodziło o wykonywanie we własnym zakresie czynności ładunkowych na oddalonych od stacji bocznicach kolejowych, lub w przypadkach posiadania dużej masy towarowej, pozwalającej na zapewnienie brygadzie robotniczej pracy bez wyczekiwań. Można z pewnością twierdzić, że brygady robotnicze u dotychczasowych klientów KPRŁ nie będą wykorzystane w takim stopniu, w jakim były wykorzystane przed tym i, że niedługo powstaną trudności z utrzymaniem liczebności tych brygad.

Wydaje się, że należałoby już obecnie ostatecznie rozstrzygnąć, czy skoncentrowanie w jednej dyspozycji czynności ładunkowych w obrębie jednej stacji istotnie daje korzyści dla gospodarki narodowej i jeśli tak, to zdecydować dalszy, szybki rozwój Kolejowego Przedsiębiorstwa Robót Ładunkowych.

A. MODRAKOWSKI (Warszawa)

Niektóre problemy transportu konnego

(Art. dyskusyjny)

Istnieje w naszym kraju szereg istotnych problemów transportowych, ustosunkowanie się do których winno wytyczyć właściwą linię postępowania, najbardziej korzystną nie tylko dla określonej jednostki gospodarczej, ale i dla całej gospodarki narodowej.

Jednym z takich zagadnień jest sprawa transportu konnego.

Pomimo szybkiego tempa rozwoju przemysłu motoryzacyjnego przez pewien jeszcze czas bilanse przewozowe jednostek gospodarczych zamykać się będą znaczną ilością ton przeznaczonych do przewozu taborom konnym. Jest to pewne tym bardziej, że w wielu przypadkach użycie taboru samochodowego jest nieekonomiczne lub niemożliwe, ze względu na specyficzny charakter warunków, w jakich przewozy są dokonywane.

Zdawacby się mogło, że utrzymywanie, a nawet rozwój transportu konnego są sprzeczne z zasadami postępu technicznego że jest to pewnego rodzaju — jeżeli nie cofanie się wstecz, to przynajmniej zahamowanie

postępu technicznego na odcinku transportu. Trzeba jednak pamiętać przy ustosunkowywaniu się do tego zagadnienia, iż w ustroju socjalistycznym na każde zjawisko gospodarcze należy patrzeć pod kątem widzenia korzyści, jakie występowanie tego zjawiska przynosi na danym etapie rozwojowym gospodarce narodowej. Wydaje się, że o ile obecnie utrzymywanie dla potrzeb gospodarki narodowej niezbędnej ilości taboru konnego jest słuszne, ze względu na jego techniczną przydatność i ekonomiczne wyniki pracy, o tyle nadmierne ilości taboru konnego doprowadzają do wielorakich marnotrawstw m. in. także do straty cennej paszy, niezbędnej dla rozwoju hodowli bydła.

Nie jest również w tej sytuacji rzeczą obojętną osobowość prawna przewoźnika i charakter własności jego środków produkcji. O ile bowiem uspołeczniony transport konny służy sprawie rozwoju gospodarki socjalistycznej, to ten sam transport, znajdujący się w rękach prywatnych przewoźników koncesjonowanych, aczkol-

wiek dokonuje również przewozów na rzecz gospodarki społecznej, niejednokrotnie ułatwia przechwytywanie dochodu narodowego i podtrzymuje ciągle jeszcze istniejące u nas kapitalistyczne warstwy społeczne. Ten ważny polityczny aspekt należy niewątpliwie brać pod uwagę przy rozpatrywaniu całokształtu zagadnień transportu konnego.

Do przewozów, których dokonywanie przy użyciu środków transportu samochodowego jest nieekonomiczne i przy których użycie środków transportu konnego jest tańsze, należy zaliczyć — jak to wykazały przeprowadzane badania — przewozy na krótkie odległości, które nie pozwalają na pełne wykorzystanie właściwości technicznych samochodów, przystosowanych do szybkiego pokonywania przestrzeni oraz drobnicowe przewozy dystrybucyjne, połączone często z czynnościami nie związanymi z przewozem — jak liczenie, mierzenie i ważenie towarów¹⁾.

Największym użytkownikiem taboru konnego dla celów wyłącznie transportowych jest obecnie niewątpliwie budownictwo i to budownictwo wszelkiego rodzaju, a więc przemysłowe, miejskie, drogowe, komunikacyjne itp. Dla uwypuklenia znaczenia przewozów konnych dla tej dziedziny gospodarki narodowej dość będzie wspomnieć, że w 1953 r. przewozy taborem konnym w budownictwie przemysłowym stanowiły około 26% ogółu przewozów (wg niekompletnych danych); nie nie wskazuje na to, że w roku bieżącym wielkość ta zmalała o więcej, niż 5—7%. Zabezpieczeniu potrzeb budownictwa w zakresie przewozów dokonywanych taborem konnym daje wyraźnie wyraz zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 28.II. 1952 r. w sprawie korzystania z usług i kontraktacji nieuspołeczniczonych przedsiębiorstw ciężarowego transportu drogowego (Monitor Polski Nr A-24 z dnia 20 marca 1952 r. poz. 307), które w § 4 ust. 1 powiada, że: „pierwszeństwo kontraktowania przewoźników przysługuje branżowym przedsiębiorstwom, biurom i działom transportowym, działającym dla potrzeb budownictwa. Dalszą kolejność pierwszeństwa ustalają Komisje²⁾ okresowo“.

Przewozy taborem konnym są w dużej mierze, jak to powiedziano wyżej, wynikiem braku innych środków transportowych, a poza tym warunków terenowych, w jakich przewozy są dokonywane. Transport konny doskonale zdaje egzamin w budownictwie przy wszelkiego rodzaju robotach ziemnych, wywózce gruzu, przy robotach mikroniwelacyjnych, jak i wszelkiego rodzaju przewozach gospodarczych i pracach porządkowych na placach budów, gdzie wymagane jest poruszanie się po bezdrożach. Zwłaszcza w tych ostatnich pracach tabor konny jest niezastąpiony. Do innych zaś przewozów, jak i do masowych przewozów ziemnych tabor konny jest używany głównie w okresie występującego lokalnego i czasowego braku innych środków transportowych, a więc głównie w okresie szczytów przewozowych.

Przedstawiony wyżej stan rzeczy można by uznać za normalny, gdyby zatrudnianie taboru konnego rzeczywiście miało miejsce tylko w omawianych przypadkach. Znane są jednak fakty, kiedy z wielu różnorodnych przyczyn — o czym mowa dalej — przewozy taborem konnym przekraczają niezbędne minimum i są przyczyną wydatnego wzrostu kosztów przewozu.

Dalszą domeną transportu konnego poza już wspomnianym obrotem towarowym, jest leśnictwo, gdzie tabor konny używany jest także do tzw. zrywki drzew, tj. ściągania ich z miejsca wyrębu do drogi, gdzie zostają one załadowane na środek transportowy, przeważnie również konny.

W innych dziedzinach gospodarki narodowej tabor konny nie znajduje przy przewozach większego zastosowania i użytkowanie jego jest raczej sporadyczne. Jeżeli chodzi o skalę porównawczą wielkości przewozów taborem konnym dla poszczególnych gałęzi gospodarki narodowej, to wydaje się, że nikt w Polsce nie dysponuje odpowiednimi danymi, ponieważ GUS nie objął statystyką przewozów konnych, zadawałając

się w sprawozdawczości z wykonania planów przewozów ładunków tylko pozycją „własne“ i „obce“ środki transportowe, w których oczywiście oprócz przewozów konnych występują przewozy dokonane przez szereg innych środków transportowych, jak np. kolejni budowlane itp. Wprawdzie przepisy cytowanego wyżej zarządzenia Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 28 lutego 1952 r. zawierają obowiązek składania sprawozdań z wykonanej pracy przewozowej z kontraktowanymi pojazdami konnymi, tym niemniej, o ile nawet sprawozdania takie są składane — zawierają one dane dotyczące przewozów tylko nieuspołeczniczonym taborem konnym.

W związku z tym określenia wielkości przewozów konnych dokonać można tylko szacunkowo i na podstawie takich kryteriów, jak np. najczęściej spotykany typ wozów. Według tego kryterium można stwierdzić, że największy udział przewozów przypada na budownictwo, bo najpopularniejszym typem wozu jest tzw. grabarka, tj. wóz podobny do wozu chłopskiego, przystosowany do przewozu materiałów sypkich i cegły, łatwy do załadunku, a szczególnie wyładunku. Z tego też względu szereg problemów, dotyczących transportu konnego, będziemy niżej omawiali przede wszystkim na tle sytuacji w budownictwie.

O ile w obrocie towarowym zapotrzebowanie na przewozy taborem konnym utrzymuje się prawie równomiernie w każdej porze roku, o tyle w budownictwie występuje wyraźna sezonowość w okresie II i III kwartału. W leśnictwie sezon przewozowy przypada na okres zimowy, kiedy to brak zapotrzebowania na siłę pociągową w gospodarstwach rolnych, jak i lokalizacja przewozów, stwarzają korzystne warunki do zatrudnienia taboru konnego chłopskiego.

Przewoźników w transporcie konnym podzielić można na 4 zasadnicze grupy:

- 1) przewoźnicy nieuspołeczniczeni trudniący się przewozami niezawodowo,
- 2) nieuspołeczniczeni przewoźnicy zawodowi,
- 3) pomocnicze spółdzielnie transportu konnego,
- 4) własne lub resortowe (branżowe) zajezdnie transportu konnego.

Różnica między tymi przewoźnikami jest bardzo istotna. Do pierwszej grupy przewoźników należą rolnicy mało i średniorolni, którzy wykonywaniem przewozów trudnią się nie zawodowo w okresach braku robót rolnych. Z punktu widzenia gospodarki ogólnonarodowej dodatkowe wykorzystanie siły pociągowej gospodarstw rolnych do przewozów w okresach braku zapotrzebowania na siłę pociągową do robót rolnych — jest niewątpliwie zjawiskiem pozytywnym i stanowi wykorzystanie rezerwy. Odchyleniem od tego są przypadki, gdy zachęci do dość wysokimi dochodami rolnicy przerywają się na zawodowe dokonywanie przewozów i to w sposób nielegalny, korzystając z okoliczności, że do wykonywania niekoncesjonowanych przewozów publicznych mają prawo również właściciele gospodarstw rolnych po przedstawieniu zaświadczenia o wykonaniu dostaw obowiązkowych dla państwa. Te niekorzystne przypadki są niestety dość liczne.

Walka ze zjawiskiem nielegalnych przewozów, wykonywanych przez jakoby rolników na warunkach uprzywilejowanych, powinna się odbywać drogą zwiększenia nadzoru nad przewoźnikami przy ich kontraktacji. Dużo w tym zakresie zrobić mogą prezydja rad narodowych, do których obowiązków należy zatwierdzanie list kontraktowanych przewoźników-rolników.

Do drugiej grupy należą prywatni przewoźnicy konni, posiadający koncesje na dokonywanie transportu publicznego w celach zarobkowych. Różnica pomiędzy tymi przewoźnikami, a rolnikami, leży w zasadzie tylko w osobowości prawnej i w tym, że koncesjonowani przewoźnicy są obowiązani do ciągłego podstawiania taboru, podczas, gdy u rolników dopuszczalne są przerwy przewidziane umową na wykonanie niezbędnych prac rolnych. U przewoźników koncesjonowanych występuje często zjawisko zatrudniania ładowaczy w postaci najemnej siły roboczej na własny rachunek, co ma charakter wyraźnie kapitalistyczny.

Do trzeciej grupy przewoźników konnych zalicza się spółdzielnie transportowe, należące do typu tzw. spół-

¹⁾ M. in. patrz artykuł J. Nowakowskiego p. t. „Samochód a pojazd konny — Transport“ nr 9/1952.

²⁾ Mowa tu o Komisjach Koordynacji Transportu, działających przy Wojewódzkich i Miejskich Komisjach Planowania Gospodarczego.

dzielni pomocniczych. Jest to najniższy stopień uspołecznienia, sprowadzający się w praktyce do zrzeszania przewoźników prywatnych, dokonujących przewozów własnymi środkami bez prawa zatrudniania najmniejszej siły roboczej; na tym tylko polega właściwie różnica między przewoźnikami prywatnymi, a uspołecznionymi. Zrzeszenie w spółdzielni jest korzystne dla wozaka z tego względu, że poza zryczałtowanymi opłatami na rzecz spółdzielni, nie ponosi on żadnych innych świadczeń, a pobiera za wykonane przewozy opłaty przewidziane taryfą.

Korzystanie z usług transportu konnego i wybór przewoźnika jest regulowany resortowymi aktami normatywnymi, ustalającymi kolejność kontraktacji. Te same akty stanowią również upoważnienie dla komórek transportowych do dokonywania kontraktacji i do nadzoru nad pracą taboru konnego.

Przewozy taborem konnym w budownictwie są to w większości przypadków przewozy wewnętrzne na placu budowy, t. zn. że w czasie pracy pojazd nie wyjeżdża poza obręb budowy. Z tego tytułu kierownictwo budów uzurpuje sobie prawo bezpośredniego wynajmowania taboru konnego. Zatrudnianie taboru konnego we własnym zakresie i na odpowiedzialność kierowników budów jest formą tradycyjną i wciąż jeszcze w budownictwie powszechnie stosowaną. Próby zmiany tej formy w sensie rozszerzenia kompetencji służb transportowych na kontraktowanie obcego taboru konnego spotykają się z oporem ze strony kierownictw budów, a również ze strony obciążonych licznymi zadaniami pracowników służb transportowych.

Ten stan rzeczy ma swoje podłoże w utrudnionej kontroli wykorzystania tego taboru oraz w stałym braku robotników ładunkowych. Zatrudnienie obcego taboru konnego zwalnia kierownictwo budów od przydzielenia do tych środków transportowych robotników ładunkowych, ponieważ wozak jest jednocześnie ładowaczem; z drugiej strony przynosi dodatkowe korzyści, pozwalając na zatrudnienie ponadplanowej ilości robotników bez zwiększenia wydatków z funduszu plac budowy, a tym samym ułatwia wykonanie planu wydajności pracy na jednego robotnika. Taka praktyka podwyższa nieracjonalnie koszty transportu. Ten stan rzeczy prowadzi w wielu przypadkach do zatrudniania pojazdów konnych w ilości przekraczającej rzeczywiste zapotrzebowanie na przewozy, jak również do wielokrotnie stwierdzonych przypadków uprzywilejowania taboru konnego.

Pojazdy konne, praktycznie biorąc, są więc na budowach eksploatowane, rozliczane i kwitowane nie przez służby transportowe, a przez kierowników budów, na budowach dużych — przez kierowników oddziałów, nawet przez majstrów lub specjalnie do tego wyznaczonych pracowników. Doświadczenie wykazało, że osoby obowiązane do kwitowania na budowach wykonanej pracy przewozowej często nie przywiązują należytego znaczenia do skrupulatnego odnotowywania na dokumentach przewozowych warunków, w których wykonane były przewozy. Nawet w przypadkach, gdy trudno założyć złą wolę i zainteresowanie materialne kwitującego, spotyka się tego rodzaju fakty, jak kwitowanie przewozów za cały dzień z dołu, a nawet z góry, jak nieścisłe określanie tonażu ładunku, odległości przewozowej itp. Taki stan rzeczy przy niedostatecznym nadzorze ogólnym ze strony zjednoczeń doprowadza do kwitowania i płacenia za niewykonaną pracę przewozową. Sytuację ułatwia to, że dotychczas w sposób niedostateczny uregulowana jest sprawa dokumentacji stwierdzającej wykonaną pracę przewozową. O ile dla transportu samochodowego dokumentem wyjściowym dla stwierdzenia wykonanej pracy przewozowej jest karta drogowa, równoległa dokumentacja dla transportu konnego nie została dotąd odgórnie wprowadzona. W praktyce używane są różne lokalne formy pokwitowań za wykonane przewozy; w nielicznych przypadkach, jak np. w budownictwie przemysłowym, pokwitowania te są ujednolicone w skali resortu.

Sytuacji w zasadzie nie zmieniło wprowadzenie obowiązującej dokumentacji handlowej dla taboru spółdzielni pomocniczych, ponieważ nie uwzględnia ona wymogów ścisłej kontroli. Jeżeli do tego dodać, że w wielu przypadkach zarówno zatrudnianie nadmiernych

ilości taboru konnego, jak i kwitowanie przewozów niezgodnych z rzeczywistością ma miejsce na skutek korumpowania przez przewoźników aparatu nadzoru nad pracą taboru konnego — otrzymujemy bardzo niekorzystny obraz rzeczywistości.

Powyższe przyczyny sprawiają, że walka z nadmiernym zatrudnianiem taboru konnego i z prawidłowymi zapisami wykonanej pracy jest w budownictwie niezwykle utrudniona i pozytywne rezultaty dać może tylko stała i uporczywa jej prowadzenie.

W resorcie budownictwa przemysłowego, gdzie przewozy obcym taborem konnym przybrały znaczne rozmiary i były przyczyną poważnych strat, walka o obniżenie wielkości przewozów taborem konnym toczy się od końca ubiegłego roku i idzie w kilku kierunkach. W roku ubiegłym wydana została instrukcja w sprawie organizacji i nadzoru nad pracą taboru konnego, która między innymi ustala:

- zasady przydziału taboru konnego na budowy;
- zasady korzystania z usług i kontraktacji przewoźników konnych nieuspołecznionych;

- zadania i obowiązki komórek transportowych w zakresie całokształtu zagadnień związanych z wynajmowaniem i użytkowaniem taboru konnego;

- zadania i obowiązki bezpośredniego użytkownika transportu konnego;

- całkowitą dokumentację eksploatacyjną i handlową.

W okresie I-go kwartału br., a więc w okresie zimowym, kiedy nasilenie przewozów spada, wprowadzono obowiązek sporządzania protokołów konieczności zatrudniania obcego transportu konnego przy udziale przedstawicieli podstawowych organizacji partyjnych i rad zakładowych. W II kwartale wprowadzono obowiązujące operatywne planowanie przewozów na budowach, będące jak gdyby przedłużeniem operatywnego planowania przewozów wprowadzonego zarządzeniem Przewodniczącego PKPG nr 295 z dn. 12.X.1953 r.; specjalny nacisk położono na opracowywanie planów przewozów taborem konnym, który to plan ma być zatwierdzany przez dyrektora zjednoczenia przy udziale przedstawicieli podstawowej organizacji partyjnej i rad zakładowych.

Niezależnie od posunięć od strony administracyjnej, poczynione kroki w kierunku zastąpienia przewoźników konnych innymi środkami transportu, jak np. kolejkami budowlanymi, drogą zwiększenia intensywności ich wykorzystania, ciągnikami typu rolniczego itp.

Dalsze zamierzenia, które w krótkim czasie będą zrealizowane, prowadzą do włączenia godzin pracy przewoźników konnych do roboczo-godzin stanowiących podstawę do obliczenia wydajności pracy. Wówczas przekroczenie planowanej ilości i godzin pracy przewoźników konnych obciążać będzie wykonanie planu wydajności pracy, od którego uzależnione jest w budownictwie wypłacanie premii za wykonanie planu produkcyjnego. Roboczo-godziny pracy przewoźników konnych będą miały specjalny wpływ przy wyliczaniu wydajności pracy, ponieważ proponuje się przyjąć przy wyliczaniu wykonania progresywne wskaźniki przeliczeniowe, a mianowicie:

- dla ilości godzin zatrudnienia przewoźników konnych uspołecznionych w ramach limitu — wskaźnik 1.0;

- dla ilości godzin zatrudnienia przewoźników konnych nieuspołecznionych w ramach limitu — wskaźnik 1.5, jako rekompensatę za ewentualne zatrudnienie dodatkowej siły roboczej;

- dla ilości godzin zatrudnienia przewoźników konnych ponad ustalony limit — wskaźnik 4.0, jako dla zatrudnienia gospodarczo nieuzasadnionego.

Projektowany system nie jest oczywiście idealny, ale doświadczenia zdobyte w czasie jego stosowania pozwolą na opracowanie systemu limitowania i kontroli finansowej w formie podobnej do obecnego systemu kontroli funduszu plac.

Te poczynania i wiele innych, jakie ewentualnie będą dokonane, wpłyną niewątpliwie na zmniejszenie zatrudnienia przewoźników prywatnych i przyczynią się być może do urealnienia dokumentacji i ponoszonych kosztów.

Ponieważ transport konny będzie w większym lub mniejszym stopniu eksploatowany w naszej gospodarce jeszcze przez długie lata, należałoby się zastanowić, jakie formy organizacyjne powinien on przyjąć, by ta eksploatacja była najbardziej korzystna.

Wydaje się, że najwłaściwsze byłoby powiększenie obecnie istniejących i zorganizowanie nowych zajezdni państwowego transportu konnego, bądź w postaci taboru własnego jednostek gospodarczych, bądź też resortowych przedsiębiorstw, w zależności od specyfiki branżowej. W tej mierze wykorzystać można doświadczenia tych jednostek, które własny tabor konny eksploatują od dłuższego czasu. Oczywiście doświadczenia te dotyczyłyby nie warunków techniczno-eksploatacyjnych, które w każdym resorcie są inne, a organizacji wewnętrznej zajezdni, sposobu utrzymania stajen, żywienia koni, warunków higieniczno-sanitarnych itp., które są w zasadzie niezależne od specyfiki branżowej.

Co się tyczy utworzenia publicznych państwowych zajezdni taboru konnego, to likwidacja taboru konnego przez PKS każe domyślać się, że ta forma organizacyjna nie przynosi należytych efektów.

Rozważając zagadnienie lokalizacji zajezdni, można stwierdzić, że tabor konny wtedy będzie pracował ekonomicznie, kiedy dojazdy do pracy i zasięg przewozów nie będą przekraczać 5 km. Z tego względu dla szeregu jednostek gospodarczych, a przede wszystkim dla budownictwa, powstają dodatkowe trudności związane ze znacznie większym promieniem rozrzutu budów w terenie. W budownictwie zajezdnie transportu konnego winny powstać w tych jednostkach organizacyjnych, które posiadają największe skupienia budów w pobliżu siedziby zjednoczeń oraz na dużych wieloletnich budowlach, gdzie istnieje stałe zapotrzebowanie na duże ilości taboru konnego. Natomiast w innych jednostkach organizacyjnych budownictwa, gdzie występuje duża sezonowość robót lub duże rozproszenie budów w terenie, organizacja zajezdni wymaga odrębnych rozwiązań, które niewątpliwie skryształizują się w oparciu o uzyskiwane doświadczenia. Zagadnienie to może być niewątpliwie rozwiązane przez utworzenie przenośnych zajezdni taboru konnego, przerzucających w miarę potrzeby z budowy na budowę.

Mówiąc o rozwoju transportu konnego, trzeba zwrócić uwagę, że pomyślnie rozwiązanie tego problemu wymagać będzie nie tylko nakładów inwestycyjnych na zakup koni i sprzętu, ale również równoległego przyznania kredytów na budowę względnie adaptację zaplecza bytowo-technicznego dla taboru konnego w postaci stajen, magazynów paszy, kuźni itp. Nakłady te nie będą małe, ale wobec stosunkowo niskiej kalkulacji kosztów przewozu własnym taborom konnym szybko się zamortyzują.

Według prowizorycznej kalkulacji koszt nakładów na zakup jednego konia z kompletnym wyposażeniem i budową pomieszczenia stajennego wyniesie:

1) koszt nabycia konia	zł. 5.000
2) wóz-grabarka jednokonna łącznie z kosztami ogumienia	„ 12.900
3) uprzęż na jednego konia	„ 3.000
4) inne wyposażenie	„ 1.000
5) koszt budowy stajni, pomieszczeń pomocniczych itp. na jednego konia wg. typowych projektów	„ 7.500
Razem	zł. 28 500

Wielkość zajezdni transportu konnego jest uzależniona od formy organizacyjnej, jaka zostałaby ustalona w związku z postawionymi przed tym transportem zadaniami. Względny ekonomiczny przemawiają za utworzeniem zajezdni dużych, rzędu 80 do 100 koni, a to z uwagi na konieczność utrzymania administracji i nadzoru w zakresie wielu specjalności, co jest opłacalne tylko przy większej ilości koni, a konieczne dla zapewnienia:

1) stosowania właściwego dawkowania ilościowego i jakościowego paszy oraz opieki weterynaryjnej, od czego zależy w dużej mierze długość okresu eksploatacji konia;

2) niezbędnej konserwacji wozów i uprzęży;

3) stałego nadzoru nad wykorzystaniem taboru i sprawnego przeprowadzania rozliczeń.

Wielkie zajezdnie konne mogą być oczywiście organizowane tylko dla obsługi dużych i wieloletnich placów budów.

Przeprowadzone badania wysokości kosztów własnych w nielicznych, można powiedzieć pionierskich, zajezdniach taboru konnego w resorcie budownictwa przemysłowego wykazują, że koszty utrzymania jednego konia wahają się w granicach zł. 2.400 do zł. 2.800 miesięcznie przy stosunkowo niskim poziomie organizacyjnym tych zajezdni. Ze względu na brak odrębnie prowadzonej księgowości trudno jest co prawda powiedzieć, czy są to koszty pełne, ale można je przyjąć za porównywalne w związku z tym, że istniejące odchylenia kosztów są spowodowane w znacznej mierze dającymi się stwierdzić niewłaściwościami organizacyjnymi i wadliwym normowaniem furazów. Stąd wniosek, że niewątpliwie można będzie uzyskać znaczne obniżenie kosztu własnego pracy zajezdni konnych różnymi drogami i w związku z tym należałoby:

a) oprzeć organizację zajezdni o właściwe dla danego typu schematy organizacyjne, co powinno zlikwidować przerosty administracyjne i ustalić właściwe proporcje zatrudnienia,

b) wyposażać zajezdnie w typy koni najbardziej odpowiadające przeznaczeniu zaprzęgu, do którego mają być użyte,

c) wyposażać zajezdnie w odpowiedni sprzęt przewozowy zarówno pod względem jakości (wozy na łożyskach, ogumione itp.) jak i rodzaju. Powinny być zachowane właściwe proporcje ilościowe pomiędzy poszczególnymi rodzajami taboru, między platformami a grabarkami, furgonami itp. Sprzęt ten winien być przystosowany do pełnego wykorzystania siły pociągowej,

d) ustalić i stosować prawidłowe normy furazowe, dostosowane do typu konia i wykonywanej pracy, co powinno z jednej strony przynieść realne oszczędności, a z drugiej strony poprawić stan zdrowotności koni,

e) zorganizować gospodarkę nawozową i włosem końskim, co powinno przynieść znaczne dochody uboczne,

f) przy większych gospodarstwach zorganizować własne warsztaty pomocnicze.

W ostatecznym efekcie o kosztach własnych przewozów, wykonywanych transportem konnym, będzie oczywiście decydować poza wysokością kosztów niezależnych od przebiegu, dla których mają znaczenie sprawy wyżej omówione, sprawność eksploatacji taboru i wielkość wykonywanej nim pracy przewozowej. Wymaga w związku z tym uregulowania m. in. sprawa zatrudnienia w transporcie konnym, poza woźnicą, również dodatkowych robotników do prac ładunkowych.

Dla stworzenia materialnego zainteresowania wynikami pracy, płace woźnicy winny składać się z dwóch części:

1) stałej — za przewożenie i opiekę nad koniem

2) akordowej — za wykonywane przez niego czynności ładunkowe na ogólnie obowiązujących zasadach.

Podsumowując powyższe wywody, wydaje się, że uregulowanie transportu konnego winno iść w kierunku:

a) zbadania lokalnych możliwości zastąpienia taboru konnego innymi środkami transportowymi w jednostkach gospodarczych, korzystających z tego transportu w szerokim zakresie;

b) rozwoju własnego taboru konnego jednostek gospodarki społecznej;

c) ustalenia form organizacyjnych własnego transportu konnego,

d) zwiększenia dyscypliny zatrudniania taboru publicznych przewoźników konnych,

e) wprowadzenia jednolitej dokumentacji eksploatacyjnej i handlowej oraz zwiększenia nadzoru nad sposobem prowadzenia tej dokumentacji,

f) wprowadzenia obowiązującej sprawozdawczości.

Spełnienie tych postulatów winno przyczynić się do usunięcia wielu niedomagań w pracy transportu konnego naszej gospodarki narodowej.

J. NOWAKOWSKI (Warszawa)

Metody stosowane przez PKS w walce o obniżkę kosztów własnych

Przystępując do walki o obniżkę kosztów własnych, walki tak istotnej w świetle Uchwał II Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, wskazujących niewątpliwą zależność poprawy warunków bytowych i zarobków świata pracy od umiejętnie przeprowadzonych oszczędności — kierownictwo PKS stanęło wobec odpowiedzialnego, a jednocześnie trudnego zadania. Wydatki związane z eksploatacją taboru PKS zaczęły bowiem w I półroczu br. wykazywać tendencję zwyżkową, wynikającą z większego udziału pojazdów gaźnikowych w składzie posiadanego taboru, wzrostu zapotrzebowania niektórych materiałów, zwłaszcza ogumienia, i rosnącymi kosztami napraw, nie zawsze dostatecznie konserwowanych pojazdów.

Jedynym skutecznym orężem w tej walce było ściśle zespolenie wysiłków aktywu politycznego, związkowego i gospodarczego poprzez należyte:

1) uświadomienie i mobilizację wszystkich bez wyjątku członków załogi,

2) tępienie niewłaściwego stylu pracy i niedostatecznej dbałości o powierzony sobie cenny majątek społeczny,

3) przekonanie wszystkich nawet najmniej aktywnych członków załogi o konieczności włączenia się do akcji oszczędnościowej i czynnego udziału w ruchu współzawodnictwa.

W ścisłym porozumieniu z Wojewódzkimi i Powiatowymi Komitetami Partii oraz Władzami Związkowymi, organizowano narady partyjno-gospodarcze we wszystkich zakładach pracy oraz narady koordynacyjne na szczeblu Zarządów Okręgów.

Narady, które odbyły się w ekspozyturach PKS, poprzedzone zostały naradą wzorcową, odbytą dnia 10.VII br. w Ekspozyturze Towarowej PKS przy ul. Stawki 4 w Warszawie. Pierwsza narada w rezultacie przyniosła bardzo poważne zobowiązania oszczędnościowe załogi, sięgające realnej wartości około 600.000 zł.

Wysiłki organizatorów, poparte przez wszystkich świadomych pracowników, wskazały główne kierunki i sposoby zabezpieczające wykonanie zadań oszczędnościowych. Analizując możliwości efektów gospodarczych, zatrzymano się na tych elementach, które zasadniczo wpływają na kształtowanie się wskaźników kosztowych. Zaliczono do nich:

W grupie kosztów zależnych od przebiegu

1 Wydatki na paliwo, ogumienie oraz naprawy, główne i bieżące. Ta grupa wydatków stanowi około 40% wydatków eksploatacyjnych przedsiębiorstwa. Każdy procent obniżki w poważnym stopniu rzutuje zatem na wyniki. Za celowe uznano uświadomienie i mobilizowanie ogółu kierowców przez podkreślanie wyników kierowców przodujących, zapraszanie tych ostatnich na narady sąsiednich ekspozytur, dzielenie się doświadczeniami i metodami pracy, wreszcie propagowanie długofalowego współzawodnictwa. Należy podkreślić, że czołowi, świadomi kierowcy mogą poszczycić się takimi osiągnięciami, jak jeden z rekordzistów w tym zakresie tow. Jabłoński Stanisław z Ekspozytury PKS w Krasniku, który pracuje na zespole Fiat, w ciągu roku otrzymał około 12.000 zł premii za oszczędność paliwa i ponadnormowe przebiegi ogumienia.

Jako udany pomysł przyjęty zresztą ze wzorów radzieckich, traktować należy wprowadzenie tytułem próby indywidualnych książeczek, do których stacja obsługi wpisuje pobrane na poszczególne pojazdy materiały do napraw bieżących i awaryjnych. Współzawodnictwo w tym zakresie, poza istniejącym już współzawodnictwem o zwiększenie przebiegów międzypnaprawczych, niewątpliwie powinno przynieść dodatnie rezultaty.

2 Współzawodnictwo o jazdę bezawaryjną i bezwypadkową. Statystyka wykazuje, że wprawdzie w porównaniu z rokiem ubiegłym ilość wypadków drogowych na 100.000 km przebiegu przedstawia tendencję malejącą, niemniej w cyfrach bezwzględnych, w związku ze stałym wzrostem taboru, ilość wypadków rośnie. Zdarzają się one w ekspozyturze w ilości 3—10 rocznie i według protokołów komisji awaryjnych spowodowane są:

W 10% — pijaństwem

w 25% — nieostrożną jazdą

w 20% — nieprzestrzeganiem przepisów drogowych

w 10% — przemęceniem kierowców

w 10% — defektami technicznymi

w 25% — różnymi, czasem niezależnymi od kierowcy powodami.

Zmniejszenie wypadków chociażby o 30% przez masowe współzawodnictwo w tym zakresie, pozwoli na bardzo poważne milionowe oszczędności grosza publicznego, nie licząc skutków wtórnych w postaci osieroconych rodzin, trwałych kalektw oraz wypłacanych wieloletnich rent.

3 Ograniczanie pracy w godzinach nadliczbowych oraz zlikwidowanie godzin w przestoju. Oba te zjawiska są ze sobą ściśle związane, np. na skutek oczekiwania pojazdów na załadunek — występuje przekroczenie czasu pracy kierowców. To samo dotyczy prac przeładunkowych, gdy z powodu nierytmicznego podstawiania wagonów, pracownicy płaceni są za czas oczekiwania, względnie ma miejsce opłata osiowego. Znane są jaskrawe przykłady, gdy kierowcy zwłaszcza pracujący w delegacji, zatrudnieni bywają po 360 i więcej godzin na miesiąc. Znamy inne, dowodzące bardzo źle organizacji pracy, gdy ilość godzin robotników przeładunkowych w przestoju wynosi 30% godzin pracowanych efektywnie. O ile pierwszy przykład może być częściowo wyjaśniony brakiem kierowców w niektórych miejscowościach i dążeniem do maksymalnych zarobków nawet kosztem wypoczynku, to drugi musi być nie tylko piętnowany, ale likwidowany bezwzględnie i najszybciej, przez zawieranie umów co do godzin podstawiania wagonów, wcześniejsze awizowanie, cykliczną pracę pojazdów samochodowych i robotników ładunkowych.

Poza zetknięciem się z tym objawem na dworcach kolejowych, obserwujemy go również w dość ostrej formie przy przewozie zboża i ziemniaków, gdzie z powodu braku worków, przestrzeni magazynowej lub siły roboczej, Pojazdy nasze bywają źle wykorzystane, niewłaściwie kierowane lub godzinami przetrzymywane. W takich przypadkach ścisła współpraca, dobra koordynacja i właściwe organizowanie prac może i powinno poważnie wpłynąć na kształtowanie się kosztów transportu.

W grupie kosztów niezależnych od przebiegu

Na kształtowanie się kosztów wydziałowych i ogólnozakładowych wpłynąć możemy przez: łączenie pewnych komórek organizacyjnych, zmniejszenie ilości personelu straży ochronnej i przeciwpożarowej oraz zbadanie możliwości połączenia tych funkcji, ograniczanie wyjazdów służbowych do rzeczywiście niezbędnych, wreszcie walkę z pijaństwem, chuligaństwem, absencjami i kradzieżami. Poważne kwoty możemy wygospodarować przy oszczędzaniu opału i energii elektrycznej, dbałości o pomieszczenia służbowe i sanitarne, czystość i porządek na stanowiskach pracy. Efektem będzie zmniejszenie wydatków rzeczowych, a co najmniej mniej barbarzyński sposób obchodzenia się z instalacjami i narzędziami pracy, miastety dość często jeszcze występujący.

Nadmierne zapasy magazynowane (ubrania ochronne ogumienie, części niechodliwe) powodują zamrożenie środków obrotowych, a w rezultacie brak płynnej gotówki. Nadmierne zużycie niektórych materiałów i części, lekkomyślnie przeznaczanych na złom a nie poddawanych zabiegom regeneracyjnym, kredytowanie usług, w pewnych przypadkach spisywanych później na straty, przewlekły obieg środków obrotowych, który w pewnych okęgach trwa 10 do 14 dni, gdy w czołowych wynosi tylko 5, powodują brak płynnej gotówki i konieczność płacenia odsetek bankowych lub kar. Równanie na najlepsze przedsiębiorstwa nie tylko jest nakazem chwili, ale musi być stawiane jako żądanie bezwzględne, realne i wykonalne przy właściwym ustawieniu aparatu.

Pewna uwaga wydaje mi się konieczna. Należy kategorycznie tępić oszczędności niewłaściwe, powodujące w konsekwencji późniejszy wzrost wydatków i zakupów. Do tego rodzaju fałszywych oszczędności zaliczam: niewykonywanie pełnego programu obsługi technicznych taboru, co jest obserwowane w niektórych ekspozyturach, co prawda przeważnie z powodu niedostatecznej przepustowości stacji obsługi. Jest to choroba wynikająca z innych przyczyn i niewydatkowane z tego tytułu sumy, nie słusznie byłoby zaliczać do uzyskanych oszczędności. Ta sama uwaga dotyczy bieżących napraw budynków, ogrodzeń, lub urządzeń bytowych i sanitarnych. Zaniedbania w tym zakresie odbijają się w dwójnasób prędzej czy później.

Na zakończenie wnioszę generalny: jak powszechnie wiadomo koszty jednostkowe maleją (przy podobnych nakładach) w miarę osiągania wyższych efektów produkcyjnych. Maksymalne zatem wykorzystanie ładowności i przebiegu pojazdów, skrócenie czasu postoju przy przeładunku i naprawach, sumienna kontrola, właściwa i dostosowana do warunków organizacja pracy — będą to pierwszoplanowe, zasadnicze czynniki, wpływające na poziom kształtowania się kosztów

Dświadczanie uczy nas, że istnieje ścisła współzależność pomiędzy efektami eksploatacyjnymi, technicznymi i finansowymi, a masowym ruchem współzawodnictwa załogi. Z reguły do czołowej grupy ekspozytur PKS rywalizujących co kwartał o posiadanie proporcja przechodniego, kwalifikują się te zakłady, w których ilość współzawodniczących pracowników osiąga 96 — 98% załogi. Tylko powszechność ruchu współzawodnictwa o wydajność pracy, o jej jakość, troska o stan taboru, podnoszenie kwalifikacji zawodowych, walka o postęp techniczny, o bezawaryjność i regularność, jak

również współzawodnictwo w dziedzinie oszczędności oraz c zaszczytny tytuł mistrza w swoim zawodzie — jest najwłaściwszą i najskuteczniejszą dźwignią w walce o obniżenie kosztów własnych. Dlatego masowe współzawodnictwo, aktywizacja niedostatecznie uświadomionych jednostek jest podstawą powodzenia.

Wyniki narad partyjno-ekonomicznych PKS w formie zbiorczych zobowiązań Okręgów, zostały przeanalizowane i podsumowane na naradach Dyrektorów Zarządów Okręgów, które miały miejsce w dniach 6 i 15 października br. w Warszawie. Zobowiązania zostały podzielone na 3 grupy:

I — zmniejszenie wydatków w stosunku do planów operatywnych IV kwartału

II — zwiększenie majątku przez wykonanie robót systemem gospodarczym,

III — dodatkowe wpływy z tytułu przekroczenia produkcji.

Uchwały zaś Podjęte na naradach partyjno-ekonomicznych nakazały następujące kierunki i sposoby zabezpieczające wykonanie zadań oszczędnościowych:

1) włączenie wszystkich pracowników do akcji oszczędnościowej,

2) popularyzacja współzawodnictwa i osiągnięć pracowników,

3) podniesienie wydajności taboru ciężarowego przez wykorzystanie przyczep i przebiegów powrotnych.

4) zlikwidowanie przestojów wagonów i robotników przeładunkowych,

5) ograniczenie pracy w godzinach nadliczbowych,

6) polepszenie jakości napraw i obsługi technicznych,

7) przedłużanie przebiegów międzynaprawczych,

8) oszczędność paliw i ogumienia,

9) stosowanie materiałów zastępczych i regenerację części nadających się do regenerowania,

10) nieprzekraczanie normatywów i upłynnienie zbędnych remanentów,

11) ścisła kontrola zużycia materiałów

12) walka o jazdę bezawaryjną i bezwypadkową,

13) walka z pijactwem, absencjami, chuligaństwem i kradzieżą,

14) przyspieszenie obiegu środków obrotowych,

15) wykonanie szeregu prac systemem gospodarczym.

Wierzmy, że zgłoszone wielomilionowe oszczędności, jako wynik mobilizacji i wzmoczonego wysiłku wszystkich pracowników PKS, są realne i zostaną wygospodarowane. Stanowiąc będą dodatkową cegiełkę przy realizacji Uchwał II Zjazdu, mających na celu podniesienie kultury i dobrobytu całego społeczeństwa.

Z. MAKARCZYK (Warszawa)

Umowa o socjalistycznej współpracy między ITS i WSE

W kwietniu ubiegłego roku zawarta została umowa o socjalistycznej współpracy między zakładem ekonomiki i organizacji transp. Instytutem Transportu Samochodowego, a zespołem katedr ekonomicznych Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Szczecinie.

Umowa stanowi, że zespół katedr opracowywać będzie naukowo wysunięte przez ITS zagadnienia praktyczne lub teoretyczne, włączając te zagadnienia do swojego planu prac naukowo badawczych, ITS zaś zapoznawać będzie zespół katedr ze swoją problematyką naukowo-badawczą i dążyć będzie, w porozumieniu z zespołem katedr, do najpełniejszego wykorzystywania rezerw tkwiących w kadrach naukowych zespołu.

Spośród prac naukowo-badawczych, podjętych w roku 1953 przez zakład ekonomiki i organizacji ITS, omówiono cztery i ustalono dla nich zakres współpracy. Są to: 1) praca z dziedziny kosztów własnych w transporcie samochodowym, 2) praca dotycząca wprowadzenia do sprawozdawczości przedsiębiorstw samochodowych tonokilometra obliczeniowego, 3) praca nad metodą ba-

dania natężenia, składu i kierunków przewożonych ładunków w ciężarowym transporcie samochodowym (inaczej: badanie potoków ładunków, dla planowania regularnych linii transportu ciężarowego), 4) badania wskaźników techniczno-ekonomicznych w ciężarowym transporcie samochodowym.

Ze względu na to, że dwa pierwsze z wymienionych wyżej tematów nie wymagają pracy zespołowej, gdyż są to opracowania teoretyczne, powierzone przez Instytut specjalistom, ustalono, że zainteresowane katedry WSE ograniczą się do wzięcia udziału w opracowywaniu dyspozycji tych prac i w ocenie ich wyników.

Dwa następne tematy natomiast, wymagające pracy zespołowej, prowadzone będą wspólnie przez zainteresowane katedry WSE oraz zakład ekonomiki i organizacji Instytutu. Ustalono nadto, że w pracach terenowych wezmą udział ekipy badaczy z obu instytucji.

Ponieważ badania terenowe uczelnia może przeprowadzać tylko w okresie praktyk wakacyjnych, w ciągu roku szkolnego bowiem ani profesorowie, ani stu-

denci nie mogą wyjeżdżać na dłużej ze Szczecina, postanowiono ustalić wspólnie tereny praktyk wakacyjnych tak, aby pokrywały się one z terenami, na których Instytut przeprowadza swoje badania.

Wyżej zarysowany plan współpracy między ITS, a WSE był konsekwentnie wprowadzany w życie w ciągu roku 1953.

Dyspozycje prac oznaczonych punktami 1) i 2) zostały opracowane przy udziale zainteresowanych katedr WSE. Prace te zostały przez Instytut wykonane i przesłane do oceny tychże katedr.

Prace oznaczone punktami 3) i 4), prowadzone były wspólnymi siłami: katedra ekonomiki i transportu i zakład ekonomiki i organizacji transportu opracowały razem zakres, plan i harmonogram prac i wyznaczyły kierowników obu grup badawczych, tereny zaś wizytowane były przez kierowników obu placówek.

Ze wspólnie prowadzonych prac terenowych wyciągnąć można szereg wniosków natury metodologicznej i organizacyjnej. Zapoznajmy się więc z ich przebiegiem.

Temat wspomniany wyżej jako pkt. 3) stawia sobie jako cel zbadanie natężenia, składu i kierunków potoków ładunków, to jest masy ładunków, przewożonych samochodami ciężarowymi na wybranym terenie. Zebrane dane mają służyć jako materiał przy opracowywaniu metody planowania regularnych linii w ciężarowym transporcie samochodowym.

Byłoby oczywiście ze wszech miar pożądane, żeby potoki takie można było ustalić dla całego kraju i dla wszystkich miesięcy roku. Otrzymanoby wówczas materiał, który mógłby być wykorzystany dla wielu celów istotnych dla gospodarki narodowej, m. in. dla określenia ilości i jakości taboru samochodowego, któryby w najbardziej ekonomiczny sposób mógł zapewnić przemieszczenie masy ładunków na obszarze całego kraju. Badania takie jednak przekraczają możliwości i siły zarówno instytutu, jak i uczelni szczecińskiej. Musiano więc określić sobie skromniejszy zakres badań, a mianowicie znalezienie metody i wypróbowanie jej na wybranym obszarze w tym celu, by właściwa i wypróbowana metoda mogła być stosowana na różnych obszarach przez powołane do tego placówki (np. Wojewódzkie Komisje Planowania Gospodarczego). Gdyby metoda taka okazała się dobra i znalazła powszechne zastosowanie, ostateczny cel badań, tj. zbadanie potoków w skali całego kraju, zostałby osiągnięty wprawdzie nie w drodze badań prowadzonych bezpośrednio przez Instytut czy Uczelnię, lecz przy użyciu metody wypracowanej i wypróbowanej przez te instytucje.

Przyjmując takie założenia, należało przystąpić do wyznaczenia obszaru oraz miesięcy w roku, które zostaną uznane za typowe i będą przedmiotem badań.

Dla uchwycenia przewozów charakterystycznych dla różnych pór roku, zdecydowano się na zbadanie potoków ładunków w miesiącach lutym, lipcu i listopadzie 1952 roku, a jako teren badań wybrano Kalisz i region gospodarczy wokół Kalisza.

Jest to region rolniczy, dość uprzemysłowiony, ale o planowanej na najbliższe lata umiarkowanej dynamice rozwojowej. Ta ostatnia okoliczność sprzyja prowadzeniu tam badań przez kilkudziesięcioosobową ekipę.

Natężenie, skład i kierunki potoków ładunków badać można paroma sposobami. Obie ekipy badawcze: szczecińska i warszawska postanowiły przeprowadzić badania różnymi metodami w celu umożliwienia porównania ich efektywności i oceny uzyskanych, przy użyciu każdej z nich, wyników.

Grupa dyplomantów WSE oparła się w swoich badaniach na planach przewozowych przedsiębiorstw przemysłowych, handlowych i rolniczych, położonych w Kaliszu i regionie. Suma tych planów miała dać obraz całkowitych potrzeb przewozowych regionu.

Pracownicy Instytutu badali przewozy samochodowe, stosując dwie metody: 1) badania kart drogowych wypełnianych przez kierowców, zatrudnionych w zakładach przemysłowych, handlowych i rolniczych regionu, w celu uchwycenia rzeczywiście dokonanych przewo-

zów (nie zaś przewozów planowanych, jak to robiła grupa studentów WSE); 2) badania pojazdów samochodowych i przewożonych przez nie ładunków przez zatrzymywanie pojazdów, poruszających się na drogach publicznych i porównywanie przewożonego ładunku z zapiskami umieszczonymi na karcie drogowej.

Umożliwia to zbadanie natężenia, składu i kierunków przewożonej masy ładunków w określonej jednostce czasu i w określonym miejscu (w tym przypadku wywóz i przywóz do Kalisza w ciągu jednej doby).

Zastosowanie tych różnych metod przy badaniu tego samego zjawiska pozwoliło na porównanie przewozów planowanych i wykonanych, dało obfity materiał dla planowania regularnych linii transportu ciężarowego, a ponadto pozwoliło na: a) określenie metody wykrywania pustych przebiegów, b) sprawdzenia stopnia wykorzystywania przebiegów powrotnych, c) wyciąganie wniosków, co do najwłaściwszego wykorzystania określonych typów pojazdów do wykonywania określonych przewozów, d) sprawdzenie właściwego i zgodnego z przepisami podziału pracy między transport publiczny i resortowy, e) sprawdzenie właściwego podziału pracy między transportem kolejowym i samochodowym, a także pozwoliło na wyciągnięcie szeregu wniosków, co do usprawnienia i potanienia transportu samochodowego.

Zebrane przez dyplomantów i magistrantów materiały w Kaliszu wykorzystane zostały przy opracowywaniu przez nich ich prac dyplomowych i magisterskich. Prace te zostały przekazane Instytutowi do wykorzystania przy jego badaniach i stanowią, w wielu przypadkach, ich cenne uzupełnienie. Materiały zebrane przez pracowników Instytutu przekazane zostały do wykorzystania zainteresowanym katedrom WSE.

Drugi z omawianych tu tematów, oznaczony wyżej jako pkt. 4), prowadzony był przez grupę dyplomantów WSE w powiecie nowosądeckim. Powiat ten, stanowiący fragment doliny Dunajca, posiada interesującą specyfikę transportową. Występują tam duże masy towarowe, jak drzewo, kamień drogowy, których przewiezenie do innych części kraju napotyka na trudności ze względu na brak środków transportu. W sezonie letnim i jesiennym są jeszcze do przewiezienia duże ilości produktów sadownictwa, które wymagają szybkich środków transportowych.

Celem badań było określenie rzeczywistych wskaźników techniczno-ekonomicznych, to jest szybkości technicznej, współczynnika wykorzystania ładowności, czasu naładunku i wyładunku, czasów postojów wywołanych różnymi przyczynami itp. Badania prowadzone na podstawie obserwacji znajdujących się w ruchu pojazdów ciężarowych. W wyniku tych badań winna ulec rewizji i zaktualizowaniu obowiązująca obecnie instrukcja o przewozach ciężarowych. Nadto badania takie pozwalają na wykrycie szeregu nieprawidłowości w organizacji przewozów, zwłaszcza przewozów rozwożkowych, w wykorzystaniu pojazdów i strat na przestojach, których usunięcie pozwoliłoby na osiągnięcie poważnych oszczędności przez położenie kresu często spotykanemu marnotrawstwu sił i środków.

Badania wskaźników techniczno-ekonomicznych prowadzić można albo przez analizę zapisków robionych przez kierowców na karcie drogowej, albo przy pomocy badań prowadzonych bezpośrednio na pojazdach w pracy. Ta druga metoda, aczkolwiek pracochłonna, została wybrana dlatego, że badania wskaźników w oparciu o karty drogowe nie dałyby, na obecnym etapie, dość wiarogodnych materiałów.

Akcja, rozpoczęta przez Instytut na jesieni 1952 roku, prowadzona była początkowo przez pracowników Instytutu. Stopniowo jednak rozszerzała się przez wciągnięcie do współpracy studentów WSE w Szczecinie, jak również aktywistów z szeregów Zw. Zaw. Pracowników Transportu Drogowego i Lotniczego. Badania prowadzone były w lecie i na jesieni 1953 roku i w zimie roku 1954. W ten sposób objęto badaniami charakterystyczne dla poszczególnych pór roku, warunki klimatyczne i terenowe.

Udział Wyższej Szkoły Ekonomicznej w tych badaniach był bardzo znaczny: przede wszystkim zainteresowane katedry pomogły Instytutowi w opracowaniu metody badań; następnie ustalono wspólnie tereny badań i ich zakres, to jest jakie pojazdy i jakie grupy ładunków będą przedmiotem badań; w końcu powierzono uczelni szczecińskiej przeprowadzenie badań w Szczecinie i województwie szczecińskim oraz w Nowym Sączu i powiecie nowosądeckim. 60 studentów jeździło na tych terenach w ciągu 5 miesięcy. W wyniku tych jazd otrzymano dane, których liczba sięga kilku tysięcy. Należy podkreślić, że dane te odznaczają się sumiennością i starannością i stanowią cenny materiał dla prowadzonych przez Instytut prac.

* * *

Współpraca Instytutu Transportu Samochodowego i Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Szczecinie na terenie Kalisza i na terenie Nowego Sącza dała pozytywne wyniki.

Korzyści były obustronne. Prace terenowe wymagają zawsze dużej ilości ludzi. W dobowych badaniach potoków ładunków wychodzących i przychodzących do Kalisza brały udział 34 osoby, w trzydobowych badaniach analogicznych, przeprowadzonych w Warszawie — 70 osób. Przy badaniach wskaźników techniczno-ekonomicznych zatrudniono łącznie sto kilkadziesiąt osób. Zakład ekonomiki i organizacji transportu nie posiada tak dużej ilości pracowników i nie byłby w stanie, bez pomocy z zewnątrz, wykonać nawet części tych prac.

Z drugiej strony dyplomanci i magistrowie WSE odnoszą ze współpracy z Instytutem poważne korzyści:

prace ich zbliżają się bardziej jeszcze do życia i służą jego potrzebom. Instytut może także umożliwić młodzieży dostęp do materiałów trudno-dostępnych i wystarczyć się dla niej o różne ułatwienia, niezbędne przy pracach terenowych, jak np. przejazdy.

Z zauważonych przy realizacji współpracy w terenie wad i usterek zasygnalizować należy nie dość szczegółowe zaplanowanie badań, które krystalizowały się często dopiero na miejscu i już po rozpoczęciu prac i szły czasami w niewłaściwym kierunku. Stąd konieczność cofania się, straty czasu i środków, dorywczość i nie dość konsekwentne prowadzenie do końca niektórych odcinków badań.

Zdobyte doświadczenia wykorzystane będą przy realizacji współpracy w okresie praktyk wakacyjnych. Ilość zespołów zorganizowanych na wzór kaliski i nowosądecki, zostanie znacznie zwiększona; sieć tych zespołów obejmie cały kraj, ze szczególnym uwzględnieniem terenów, na których będzie swoje badania przeprowadzał Instytut. Tematy prac dyplomowych i magisterskich powiązane będą z pracami prowadzonymi przez Instytut.

Współpraca między Uczelnią, a Instytutem winna być uzupełniona przez włączenie się pracowników Instytutu do prac naukowo-badawczych katedr objętych umową o socjalistycznej współpracy. Współpracy na tym ważnym odcinku działalności naukowej Uczelni w roku 1953 nie było.

Zapełnienie tej luki przyczyni się niewątpliwie do wzbogacenia dorobku naukowego obu instytucji i umożliwi pełniejsze wykorzystanie rezerw tkwiących w ich naukowych kadrach.

M. GAŚSIOROWSKI i J. BODUSZYŃSKI (Sopot)

Zagadnienie remontów statków handlowych

Każdy dzień przedłużenia planowanego okresu remontów lub każdy dzień nieplanowanych remontów zmniejsza planowany na dany okres potencjał przewozowy floty.

O ile dla armatora kapitalistycznego zmniejszenie zdolności przewozowej jego floty oznacza utratę spodziewanych osobistych zysków, o tyle dla przedsiębiorstwa żeglugowego w ustroju socjalistycznym, gdzie flota ma charakter wybitnie instrumentalny, zmniejszenie zdolności przewozowej floty oznacza niemożność wykonania jej planów przewozowych będących wykładnią potrzeb handlu zagranicznego na odcinku transportu morskiego.

Niemożność zaspokojenia przez flotę instrumentalną potrzeb handlu zagranicznego, odzwierciedlającego postulat przemysłu i rolnictwa, zmusza handel do szukania obcego tonażu, oczywiście płatnego dewizami.

Zmniejszenie więc mocy produkcyjnej floty przez skracanie okresu jej gotowości technicznej należy oceniać nie tylko z punktu widzenia socjalistycznego obowiązku maksymalnego wykorzystania narzędzi produkcji, jakimi we flocie są statki, ale również z punktu widzenia cennych dla gospodarki narodowej dewiz.

Dla ilustracji strat, ponoszonych przez gospodarke narodową na tym odcinku, założmy flotę liczącą 60 jednostek o łącznym tonażu 210 000 TDW. Średni tonaż tej floty wynosi zatem 3 500 TDW. Przyjmijmy dla uproszczenia przeciętny okres remontów statku na 35 dni w roku, a zatem okres gotowości technicznej, czyli czas w eksploatacji wynosi 330 dni w roku. Potencjał takiej floty wynosi więc $210\,000 \text{ ton} \times 365 \text{ dni} = 76\,650\,000 \text{ tonażodni}$, z czego $210\,000 \text{ ton} \times 330 \text{ dni} = 69\,300\,000 \text{ tonażodni}$ w eksploatacji i $210\,000 \text{ ton} \times 35 \text{ dni} = 7\,350\,000 \text{ tonażodni}$ poza eksploatacją. Współczynnik czasu w eksploatacji wynosi wówczas 90,4.

Założmy, że na podstawie takiego współczynnika gotowości technicznej floty, zbudowano jej roczny plan przewozów. Plan ten jest wykładnikiem zdolności przewozowej floty, na którą ma prawo liczyć handel zagraniczny.

Przyjmijmy, że dla tych czy innych powodów plan remontów został przekroczony i okres gotowości technicznej floty został zredukowany w takim stopniu, że współczynnik czasu w eksploatacji zmniejszył się o 5%, tzn. do 85,4. Spowodowana tym utrata potencjału floty w eksploatacji wyniesie: $76\,650\,000 \text{ tonażodni} \times 85,4 = 65\,459\,100 \text{ tonażodni}$; $69\,300\,000 \text{ tonażodni} - 65\,459\,100 \text{ tonażodni} = 3\,840\,900 \text{ tonażodni}$.

Utrata 3 840 900 tonażodni potencjału floty w eksploatacji wyobraża wycofanie z dyspozycji floty statku o tonażu 10 000 TDW na okres 14 miesięcy, lub statku o tonażu 3 500 TDW na okres 3-ch lat i 3,5 miesięcy, lub wreszcie statku o tonażu 1 000 TDW na okres 11 lat i 6,5 miesięcy. W powyższym obliczeniu do każdego 12-tu miesięcy dodano przyjęte jako zasadę 35 dni remontów.

Utrata 3 840 900 tonażodni obrazuje wycofanie z Linii Daleko-Wschodniej statku o tonażu 10 520 TDW na okres 365 bieżących dni pracy. Statek ten przewoziłby na tej linii w tym czasie 42 250 ton za sumę frachtu ca. dol. 1 077 800.

Spróbujmy teraz obliczyć metodą wskaźnikową straty produkcji floty, opierając się na przykładowo wziętej utracie potencjału floty w eksploatacji, spowodowanej przedłużeniem okresów remontów, w wysokości 3 840 900 tonażodni, ale w oparciu o realne wskaźniki pracy floty.

Nie można jednak obliczać strat w produkcji w odniesieniu do poszczególnych linii lub do poszczególnych zasięgów trampingu, gdyż wychodzilibyśmy wówczas z całkowicie nierealnego założenia, że cała strata potencjału floty w eksploatacji, spowodowana przedłużeniem planowanego okresu remontów, może odnosić się tylko do określonej linii lub tylko do określonego zasięgu trampingu. W rzeczywistości zaś powyższa strata potencjału rozkłada się na szereg statków, pracujących na różnych liniach i zasięgach. Wobec tego musimy oprzeć się na średnich ważonych wskaźnikach floty, jako całości.

Przyjmując tę zasadę, możemy powiedzieć, że zmniejszenie współczynnika czasu w eksploatacji przykładowo

wziętej floty o 5%, a więc strata jej możliwości przewozowych, spowodowana zmniejszeniem jej gotowości technicznej o 3 840 900 tonażodni, w warunkach pracy naszej floty spowoduje w skali rocznej straty, wynoszące 291 908 400 tonomil, w wyniku czego flota przewiezie w ciągu roku o 153 636 ton, na średnią odległość 1 900 mil, mniej niż planowano. W związku z tym gospodarka narodowa będzie musiała wypracować w ciągu roku dodatkowo \$ 1.341 242 dewiz dla umożliwienia handlowi zagranicznemu opłacenia obcego tonażu, który otrzyma do przewiezienia 153 636 ton towarów, nieprzewiezionych przez własną flotę.

Oczywiście zarówno cyfry dotyczące floty, jak i przedłużenie okresu remontów przytoczyliśmy tylko przykładowo. Niemniej jednak, powyższy przykład przedstawia nam w jaskrawym świetle wagę zagadnienia, oraz wynikające z niego straty dla gospodarki narodowej i to na tak ważnym obecnie dla wszystkich krajów odcinku, jakim jest gospodarka dewizowa.

Przykład ten pozwala nam zdać sobie sprawę z doniosłości zagadnienia gotowości technicznej floty, a zatem z problemu remontów statków. Każdy dzień stracony na remontach, to poważne straty dewiz, wypracowanych w ciężkim trudzie przez cały naród. Stąd prosty wniosek — należy dokładnie analizować zagadnienie remontów, skoncentrować się nad nim i dążyć usilnie do wyeliminowania wszelkich braków organizacyjnych i technicznych na tym odcinku.

Aby stan techniczny statku utrzymać na właściwym poziomie gotowości technicznej, wymaga on stałej, bieżąco prowadzonej konserwacji i bieżących remontów, dokonywanych przez załogę zarówno na morzu, jak i w czasie postoju w porcie krajowym, pomiędzy dwiema kolejnymi podróżami. Niezależnie od tej stałej formy utrzymywania gotowości technicznej statku, która nie wymaga wycofania statku z eksploatacji, statek musi być rokrocznie dokowany i poddany przeglądowi celem przeprowadzenia koniecznych napraw. Ponadto co 4-ry lata każdy statek jest poddawany przeglądowi towarzystwa klasyfikacyjnego i w związku z tym powinien być poddany generalnemu remontowi, celem uzyskania odnowienia swojej klasy. Zarówno remonty roczne, jak i 4-ro letnie wymagają oddania statku na stocznie, a zatem wycofania go z eksploatacji. Okresy tych remontów są planowane z góry na następny rok.

Jak widzimy więc, ciężar zagadnienia leży w remontach planowych, których czas trwania decyduje o wielkości potencjału floty w eksploatacji, a zatem o rozmiarach mocy produkcyjnej floty w okresie roku kalendarzowego. Nie poruszamy tu zagadnienia remontów awaryjnych, gdyż nie wiążą się one z tematem artykułu, stanowiąc oddzielne zagadnienie.

Mylibyśmy się jednak poważnie, gdybyśmy szukali przyczyn zła na odcinku remontów planowych wyłącznie w okresie przeprowadzania tych remontów. Przyczyny te wykraczają również poza okres właściwego remontu i tkwią w codziennej pracy załóg statków i służby technicznej administracji floty.

Zanalizujmy kolejno wszystkie przyczyny mogące skrócić i przedłużyć okres remontów.

Załoga statku

Od załogi statku zależy w dużym stopniu skrócenie okresu planowego remontu statku, a przynajmniej niedopuszczenie do przedłużenia go. Załoga przez troskliwość i staranną opiekę nad statkiem i jego mechanizmami, przez bieżącą prowadzoną konserwację kadłuba i mechanizmów, oraz przez terminowe i dokładne przygotowanie statku do remontu stocznioowego, może w poważnym stopniu wpłynąć na skrócenie czasu tego remontu, a zatem na przedłużenie okresu gotowości technicznej statku. Przykład więc socjalistycznej opieki nad statkiem i jego mechanizmami, przejęty przez naszą flotę od floty radzieckiej oraz zagadnienie samoremontów, posiadają doniosłe znaczenie dla pracy naszej floty ściśle się łącząc z zagadnieniem czasu remontów planowych.

Służba techniczna administracji floty

Drugim ogniwem łańcucha przyczyn, składających się na lepszy lub gorszy przebieg remontów planowych, jest służba techniczna administracji floty. Inspektorzy techniczni przedsiębiorstwa żeglugowego mogą również w dość poważnym stopniu wpływać na skrócenie okresu remontowego. Drogą do tego jest dokładne poznanie statku, jego braków i potrzeb, ścisła i bieżąca współpraca z załogą statku, oraz terminowe i wnikliwe opracowanie wspólnie z kolektywem statku specyfikacji prac remontowych dla stoczni. Dobrze przygotowana specyfikacja prac remontowych normalnie nie powinna być powiększona w trakcie wykonywania remontów więcej niż o 10% prac dodatkowych nie dających się z góry przewidzieć.

Stocznie remontowe

Pozostaje wreszcie ostatnie i niewątpliwie najważniejsze ogniwo — stocznia remontowa. Stocznia, jako warsztat pracy wykonujący remont planowy, posiada decydujący wpływ na przebieg tego remontu, wyłączając oczywiście przypadki jaskrawych zaniedbań ze strony załogi lub administracji floty.

Zasadniczymi momentami, warunkującymi dobrą pracę stoczni remontowej, są: dobra organizacja pracy, dostateczna liczba wykwalifikowanych pracowników, oraz właściwe wyposażenie techniczne i materiałowe. Każdy z tych elementów jest ważny. Braki w którymkolwiek z nich niweczą korzyści, wynikające z pozostałych. Dobre wyposażenie techniczne i materiałowe stoczni nie da odpowiednich wyników w pracy, o ile stocznia nie potrafi terminowo i kompleksowo opracować planu prac remontowych lub niewłaściwie ustawi siłę roboczą. Odwrotnie — najlepsza organizacja pracy nie da spodziewanych wyników, o ile stocznia nie posiada dostatecznej ilości odpowiednich urządzeń lub materiałów.

Widzimy więc, że zagadnienie właściwego przebiegu remontów planowych nie jest problemem prostym i jednolitym, lecz jest uzależnione od szeregu czynników, z których zasadniczymi są: załogi statków, służba techniczna administracji floty i stocznie remontowe. Braki i niedociągnięcia w pracy na którymkolwiek z tych odcinków, wynikające z niedbalstwa, braku kwalifikacji lub wyposażenia, odbijają się natychmiast na pracy następnego z kolei czynnika. Nie można zatem przystępować do poprawy stanu rzeczy na odcinku remontów statków poprzez uzdrowienie sytuacji w jednym z wyżej wymienionych trzech elementów, ale należy rozpatrywać i opracowywać całe zagadnienie kompleksowo.

Jeszcze do niedawna flota nasza musiała przeprowadzać wszystkie poważniejsze remonty statków na stoczniach zagranicznych. Powodowało to bardzo poważny odpływ cennych dla nas dewiz i stwarzało naszej flocie wiele trudności, wynikających z braku bezpośredniego własnego nadzoru technicznego i z konieczności podporządkowania się obcym towarzystwom klasyfikacyjnym. Ponadto uzależnienie się od światowej koniunktury na rynku żeglugowym, oraz dyskryminacja polityczno-ekonomiczna ze strony państw kapitalistycznych pogłębiały poważnie ujemne strony tego stanu rzeczy. W tej sytuacji konieczność posiadania własnych stoczni remontowych stała się palącą, tym bardziej, że nasze duże stocznie przestawiały się stopniowo całkowicie na budowę nowych statków.

Rozwój naszego przemysłu okrętowego pozwolił nam rozbudować dotychczasowe nasze warsztaty remontowe statków w normalne stocznie remontowe. Wynikiem tej nad wyraz pozytywnej przemiany w strukturze naszego młodego przemysłu stocznioowego jest malejąca poważnie z roku na rok liczba naszych statków, przeprowadzających jeszcze remonty na stoczniach zagranicznych. Korzystanie jednak jeszcze z pracy stoczni zagranicznych przy remontach naszych statków, aczkolwiek malejące z roku na rok, jest konieczne ze względu na nieosiągnięcie jeszcze w tak krótkim okresie czasu przez nasze stocznie remontowe właściwego stopnia rozwoju.

Mimo niewątpliwie korzystnie postępującego rozwiązywania problemu rozbudowy własnych stoczni remontowych, zagadnienie przebiegu remontów planowych w naszej flocie, jako całość, nie stoi jeszcze na właściwym poziomie.

Uwzględniając jako podstawowe elementy oceny przebiegu remontu, czas i koszt remontu — porównanie rezultatów pracy stoczni remontowych (przyjmując za średni tonaż w remoncie statek o nośności 2 000—3 000 TDW), wykazuje następujące różnice pomiędzy rokiem 1952—1954:

- 1) czas remontu: na odcinku remontów rocznych średni czas trwania remontu powiększył się o 11%, na odcinku zaś remontów czteroletnich o 6%;
- 2) koszt remontu: na odcinku remontów rocznych średni koszt remontu wzrósł o 80%, na odcinku remontów czteroletnich o 84%.

W porównaniu tym koszt remontu mierzony został ilością przepracowanych roboczogodzin.

Jak widzimy, na przestrzeni ostatnich kilku lat gospodarka remontowa naszych statków pogorszyła się, zwłaszcza pod względem kosztów. Remonty naszych statków trwają dłużej i drożej kosztują. Sytuacja ta zmusza nas do szukania środków, zmierzających do uzdrowienia jej i do włączenia się w ogólnokrajowy nurt walki o obniżkę kosztów własnych.

Gdzie tkwią błędy i braki? — Wydaje się, że istnieją one we wszystkich wyżej przytoczonych ogniwach, oddziaływujących na zagadnienie przebiegu remontów. Załogi statków nie wykazują dostatecznej troski o stan techniczny statku i jego mechanizmów. Praktykowana w naszej flocie socjalistyczna opieka nad statkiem i jego mechanizmami, oraz samoremonty, nie są dostatecznie pogłębione. Niedostateczny jeszcze poziom kwalifikacji zawodowych załóg maszynowych, oraz zbyt mała płynność kadr stanowią poważne przeszkody na tym odcinku. Poza tym załogi pozostawiają do wykonania stoczniom zbyt wiele prac remontowych, które mogłyby same wykonać w remontach bieżących. Przygotowanie statku do remontu planowego i specyfikacja robót stoczniowych są w wielu przypadkach niedbałe. Brak zainteresowania załogi przebiegiem i jakością wykonywanych przez stocznię remontów.

Niedbały sposób przygotowywania specyfikacji robót remontowych dla stoczni stosuje się również do służby

technicznej administracji floty. Poza tym brak jest ściślejszej współpracy tej służby z załogą statku oraz brak koordynacji i kontroli ze strony administracji. Obserwuje się nieco biurokratyczne, oderwane od terenu, wykonywanie pracy przez administrację.

Poważne niedociągnięcia istnieją na terenie naszych stoczni remontowych. Brak norm remontowych utrudnia armatorowi dokładne planowanie i kontrolę czasu i kosztów remontu. Brak harmonogramów prac stoczniowych. Ciągłe jeszcze nadmierne brakorobstwo. Roboty ciężkie i pracochłonne są niedostatecznie zmechanizowane. Poważne braki istnieją w parku maszynowym, zwłaszcza w obrabiarkach. Odczuwa się poważne trudności na odcinku zaopatrzenia materiałowego stoczni remontowych.

Tego rodzaju braki i błędy, istniejące w naszych stocznich remontowych, powodują poważne nieraz przeterminowanie remontów statków. Czteroletni remont motorowca o tonażu 10 000 TDW, wykonywany na dobrze zorganizowanej i należycie wyposażonej stoczni remontowej, nie powinien przekroczyć 30 dni bieżących. Ten sam jednak remont (według tej samej specyfikacji robót) przeprowadzony na stoczni o złej organizacji pracy i posiadającej poważne braki w wyposażeniu technicznym i materiałowym, trwa około 120 dni bieżących.

Nawet jeżeli koszt remontu w obu przypadkach będzie jednakowy, to strata 90 dni eksploatacji statku może w szeregu przypadków postawić pod znakiem zapytania kwestię oszczędności dewizowych, wynikających z faktu nieoddania statku do remontu do stoczni zagranicznej.

Istotnie, w pewnych wypadkach suma dewiz, utraczona przez czas przestoju statku w remoncie, w formie kosztów stałych utrzymania statku i w formie utraconego frachtu, może przewyższyć znacznie koszt dewizowy przeprowadzenia remontu na stoczni zagranicznej. W takich przypadkach forsowanie remontu w stoczni krajowej może się okazać gospodarczo nieuzasadnione, a nawet szkodliwe.

Dlatego zagadnienie — remont w kraju, czy remont zagranicą — nie może być traktowane szablonowo, lecz powinno być wnikliwie analizowane w aspekcie dewizowym.

H. ŚLUGOCKI (Gdańsk)

O aktywizację żeglugi kabotażowej

Przewozy kabotażowe w naszym kraju stanowią wprawdzie mały odcinek naszej gospodarki, ale pozwalający bez większych nakładów wygospodarowywać dla niej poważne sumy. Omawiane zagadnienie bezpośrednio dotyczy 3 resortów, chociaż w równym stopniu winno zainteresować samych przewoźników.

Rozwój naszej floty handlowej na przestrzeni ubiegłego X-lecia cechuje pewna nierównomierność pomiędzy osiągnięciami, zresztą podstawowych dla nas rodzajów żeglugi, a słabym stosunkowo rozwojem żeglugi przybrzeżnej. Szeroko rozwinęły się regularne linie żeglugowe naszych przedsiębiorstw. Obok nich równie pomyślnie rozwija się tramping zarówno europejski, jak i oceaniczny. Nie okazuje natomiast takiej dynamiki żegluga przybrzeżna, która w zasadzie opiera się o przewozy pasażerskie i to przeważnie w sezonie letnim, natomiast zagadnienie przewozów kabotażowych w łonie tego przedsiębiorstwa nie znalazło dotąd szerszego praktycznego rozwiązania.

Na ten stan rzeczy złożył się szereg zarówno obiektywnych jak i subiektywnych przyczyn. Nie będę się zajmował szczegółowym analizowaniem tych przyczyn, bowiem jako zasadnicze zadanie postawiłem sobie wniesienie tego problemu do dyskusji i oceny tych, których ten problem interesuje.

Kabotaż na przestrzeni historii naszego transportu nie miał dotąd nigdy zastosowania w sposób szeroki, zorganizowany i planowy oraz usankcjonowany zarządzeniami właściwych władz. Wprawdzie obecnie dokonujemy przewozów masy towarowej w relacjach pomiędzy portami krajowymi, ale dokonuje je zaledwie jeden statek o tonażu ca 200 BRT i niecałych 300 DTW, dokonywujący 2—3 rejsy w miesiącu, nie będąc przy tym w pełni załadowany.

Dlatego też sprawa kabotażu w naszym kraju wymaga gruntownego przeanalizowania, opartego na wszechstronnych obliczeniach ekonomicznych, mających na celu gospodarcze uzasadnienie wprowadzenia tego rodzaju formy transportu morskiego bądź morsko-rzecznego lub też morsko-rzeczno-kolejowego i odwrotnie.

Wykorzystanie dróg wodnych, rzecznych i morskich do przewozów masowych i drobnicowych jest podyktowane niższym kosztem przewozów wodą w porównaniu z kosztem przewozów koleją. Zastosowanie przewozów kabotażowych pozwoli na:

- 1) obniżenie kosztów przewozu ładunku,
- 2) odciążenie transportu kolejowego.

Dla poparcia powyższego w odniesieniu do punktu pierwszego, przytoczę kilka przykładów, obliczonych na podstawie obowiązujących taryf Polskich Kolei Pań-

stwowych i Polskiej Żeglugi Przybrzeżnej, wykazujących istotne dla sprawy różnice.

Koszt przewozu drobnicy koleją w relacji Szczecin Gł. — Gdańsk Gł. wynosi w/g najwyższej stawki 26 zł 90 gr, w/g środkowej — 14 zł 40 gr i w/g najniższej 7 zł 28 gr za 100 kg ładunku. Wyliczona na podstawie tych trzech stawek, stawka średnia — wynosi zł 16 gr. 19. Oczywiście, takie obliczenie nie jest dokładne, niemniej jednak daje ono porównanie wysokości kosztów przewozu drobnicy w tej relacji.

A teraz przyjrzyjmy się jak się kształtują stawki przewozowe w tej samej relacji również za 100 kg masy towarowej według taryfy Polskiej Żeglugi Przybrzeżnej. Stawka najwyższa wynosi 23 zł 70 gr, środkowa 7 zł 70 gr, najniższa 1 zł 50 gr. Średnia więc stawka przewozowa dla drobnicy wynosi w PZP 7 zł 63 gr, czyli jest niższa od analogicznych stawek na PKP o 8 zł 56 gr. Jeżeli przyjmiemy, że miesięcznie przewożymy w tej relacji około 150 ton drobnicy, to otrzymamy zaoszczędzoną niewielką sumę 12.840 zł, co rocznie wyniesie 154.080 zł. Przyjęto tu jednak pod uwagę tylko jedną relację nie licząc innych, które również z powodzeniem można zastąpić przewozami wodą. Nie brano też pod uwagę masy towarowej przewożonej przez PKS, zarówno w tej relacji jak również innych, którą można przetrzeć na transport wodny.

Jeżeli chodzi o przewóz ładunków wagonowych, to przewoźne przy wykorzystaniu 15-tonowego wagonu kształtuje się w tej samej relacji następująco: stawka najwyższa 20 zł 80 gr, stawka środkowa (czyli 13 klasa w/g taryfy PKP) 2 zł 78 gr i stawka najniższa 1 zł 28 gr za 100 kg. Średnia więc stawka za przewóz ładunków wagonowych koleją kształtuje się w wysokości 11 zł 28 gr.

A jak wygląda opłata za przewóz podobnych ładunków w PZP? Stawka najwyższa wynosi 8 zł 50 gr, stawka środkowa 1 zł 70 gr oraz stawka najniższa 1 zł 13 gr; wszystko za 100 kg. Średnia więc stawek przewozowych dla ładunków barkowych w PZP wynosi 3 zł 78 gr za 100 kg, czyli o 70 zł taniej na 1 tonie, niż analogiczna stawka na PKP. Jeżeli przyjmiemy, że w tej relacji przewozi się około 5 000 ton miesięcznie, to w skali rocznej zaoszczędzilibyśmy 4 miliony 500 tysięcy złotych. Jest to już pokaźna suma, a jeżeli dodamy, że przewozi się w tej relacji znacznie więcej towarów zarówno drobnicy jak i ładunków wagonowych, to ta suma jeszcze poważnie wzrośnie. Nie brano tu również pod uwagę innych relacji morskich, jak np. Elbląg — Szczecin lub Świnoujście — Gdańsk/Gdynia bądź też takich jak Kołobrzeg — Gdańsk, Kołobrzeg — Szczecin, Ustka — Gdańsk/Gdynia, Ustka via Darłowo — Szczecin itd. Nie uwzględniono również przewozów łamanych kolejowo-rzeczno-morskich takich np. Śląsk via rzeka Odra do Świnoujścia lub nawet morzem do Gdyni, których koszt kształtowałby się napewno taniej, niż przy użyciu drogi lądowej. Do tego rodzaju przewozów należałoby wykorzystywać specjalne barki, które mogłyby wychodzić na morskie wody przyległe.

Na tle poruszonego zagadnienia wydaje się wskazane omówić kilka rażących przykładów, które należy napiętnować, a które jednocześnie wskazują, że sprawa przewozów kabotażowych wymaga zasadniczych rozstrzygnięć. Przewożymy rudę z krajów skandynawskich do portu w Szczecinie i w Gdyni. W Szczecinie ruda przeładowywana jest na wagony kolejowe po to, by

nimi przewieźć ją z nabrzeży portu szczecińskiego do Huty Stołczyn (ca 15 km). Tymczasem do huty Stołczyn doprowadzony jest kanał wodny, którym z powodzeniem każdą ilość rudy może przewieźć zarówno Żegluga na Odrze (Ekspozytura w Szczecinie), jak i Polska Żegluga Przybrzeżna z tym, że wymagałoby to pewnych przygotowań w taborze. Do takich przewozów np. mogą się okazać pożyteczne jednostki budowane z cementu (należałoby jak najprędzej przystąpić do opracowania prototypów jednostek przystosowanych do przewozów o specjalnym charakterze).

Dodatkowym czynnikiem wskazującym na celowość przewozu rudy drogą wodną jest to, że można je dokonywać już od Świnoujścia. Statki pełnomorskie z rudą zawijałyby do Świnoujścia, gdzie nastąpiłby przeładunek na barki względnie inne jednostki (np. wspomniane cementowe). Oczywiście przeładunek rudy dokonany byłby w relacji bezpośrednio statek — barka, za pomocą urządzeń przeładunkowych statku, bądź też przy wykorzystywaniu urządzeń przeładunkowych nabrzeża. Pozwoliłoby to na zwiększenie rotacji statków pełnomorskich, których przecież ciągle nam jeszcze brak, oraz na obniżenie kosztów produkcji stali i innych wyrobów hutniczych na skutek obniżki kosztów przewozu rudy wodą.

Na skutek niewłaściwego ujęcia organizacyjnego przewozów kabotażowych, obecnie nawet w samym resecie żeglugi dokonuje się przewozów drogą kolejową zamiast morską. Ostatnio, w dniach 18 — 19 września br. załadowano 25 wagonów beczek śledziami ze statku bazy „Fr. Chopin“ w Świnoujściu, które nadano jako przesyłkę ekspresową do Gdyni (port rybacki). Transport ten trwał ponad 26 godzin, podczas gdy drogą morską trwałby około 20 godzin, a koszt przewozu byłby co najmniej trzykrotnie niższy.

Takie wypadki nie są sporadyczne; trafiają się one niestety dość często. Do zwyczaju portów Gdańska i Gdyni należy np., że towary drobnicowe przeznaczone do załadunku statku przewozi się samochodami z jednego nabrzeża na drugie, a co gorsze, z portu do portu (z Gdańska do Gdyni i odwrotnie). A przecież możnaby pomyśleć o zorganizowaniu kabotażu wewnątrzportowego, lub międzyportowego (tzw. mały kabotaż). Przeładunek odbywałby się wówczas w relacji barka — statek. Dałoby to poważne oszczędności naszym portom i nastąpiłaby obniżka kosztów przeładunku. Tego rodzaju przypadki wskazują, że sprawa przewozów kabotażowych jest bardzo ważna i nie należy jej lekceważyć.

Jest jeszcze szereg jaskrawych przykładów, przemawiających za tym, ażeby zagadnienie przewozów kabotażowych znalazło u nas szersze, niż dotychczas i poparte odpowiednimi zarządzeniami, zastosowanie praktyczne. Myślę o zarządzeniach, zakazujących bez uzasadnionych przyczyn przewozów towarów innymi środkami lokomocji, które można zastąpić transportem wodnym.

Z rozważań powyższych wynika, że należy niezwłocznie przeanalizować możliwości rozwojowe żeglugi kabotażowej w naszych warunkach. Powołany w tym celu zespół badawczy powinien zagadnienie to zbadać ściśle praktycznie i jak najspieszniej spowodować włączenie żeglugi kabotażowej (i przewozów łamanych kolejowo-wodnych), jako stałej formy transportu, już w ramach zadań przewozowych Planu Pięcioletniego.

DO PRENUMERATORÓW „TRANSPORTU“

Dla zapewnienia ciągłości prenumeraty na r. 1955, opłatę należy przekazać do PPK „Ruch“ w terminie do 15.XII. 1954 r.

TRANSPORTOWCY PISZĄ...

P. MALEK i W. KRZEMPEK (Szczecin)

O dalszych rezerwach w pracy kolei

OD REDAKCJI

Transport kolejowy wykonał w zasadzie sprawnie przewozy jesienne. W porównaniu do lat ubiegłych praca naszego kolejnictwa znacznie się poprawiła. Osiągnięcia jednak kolei byłyby jeszcze poważniejsze, gdyby udało nam się usunąć te wszystkie niedociągnięcia i niedomagania w organizacji i wykonawstwie przewozów, które jeszcze istnieją.

Poniżej publikujemy artykuł o niedociągnięciach w pracy jednego z węzłów kolejowych, nadesłany nam z terenu i opracowany przez grupę naukowców.

Rokrocznie w związku z nasileniem przewozów jesiennych pojawiają się w naszej prasie artykuły na temat trudności przewozowych, rokrocznie następuje wszechstronna mobilizacja środków, zmierzających do likwidacji szczytów przewozowych, a w stosunku do przewozów, które mimo zabiegów nie dają się przesunąć na inne okresy roku, czynione są starania o jak najsprawniejsze ich wykonanie.

Zarówno w przemówieniach, artykułach i wezwaniach przeprowadza się analizę uogólniającą przyczyny zahamowania, ustala się drogi likwidacji dotychczasowych braków.

Istota zagadnienia poznana jest już dość dobrze i przede wszystkim chodzi o to, by zasób wiedzy wykorzystać w pełni w praktycznej działalności. Należy podkreślić, że posiadamy w tym względzie szereg poważnych osiągnięć. Transport kolejowy systematycznie poprawia swoją pracę techniczno-eksploatacyjną i umacnia zasady współpracy z klientami. Niemniej daje się zaobserwować szereg niedomagań organizacyjnych.

Te i przy okazji inne niedomagania, pragniemy przedstawić na podstawie analizy pracy jednego z poważniejszych węzłów kolejowych, by na konkretnym przykładzie wykazać istniejące rezerwy i niedociągnięcia.

Brak kadr w decydujących ogniwach i decydujących okresach pracy

Podstawą sprawnej organizacji pracy są wykwalifikowane kadry, które tym niżej muszą schodzić w swej pracy kontrolującej i kierowniczej, im sytuacja staje się bardziej skomplikowana i napięta. W takich okresach czasu i w takich ogniwach pracy, w których zbliżamy się do pełnego wykorzystania zdolności przewozowej konieczna staje się bezpośrednia pomoc kadr wysoko kwalifikowanych, posiadających umiejętności organizacyjne i uprawnionych do podejmowania natychmiastowych decyzji. Taka właśnie sytuacja powstaje co roku w okresie przewozów jesiennych.

W tym okresie czasu do operatywnej działalności na linii winny być wciągnięte wszystkie rezerwy pracowników zatrudnionych w komórkach stojących na uboczu wykonawstwa przewozowego. Odnosi się to zarówno do służby ruchu, handlowej czy mechanicznej.

Obserwacje natomiast wykazały, że okres nasilenia przewozów był jednocześnie okresem nasilonych odpraw, zebranych zajęć instruktażowych. Łączy się to z odciąganiem pracowników od operatywnej działalności kierowniczej. Zamiast przebywać na linii pracownicy przesiadują godzinami w dyrekcji lub ministerstwie. W ten sposób w okresie najbardziej napiętej pracy osłabia się siłę personelu powołanego do pokonywania największych trudności, a niekiedy wręcz uniemożliwia się podjęcie poważniejszych decyzji.

W konkretnym terenie miały, dla przykładu, miejsce w okresie od 12 do 18 września codzienne odprawy naczelników RMO w dyrekcji, nie mówiąc o częstych odprawach w pozostałym okresie jesieni. W tym samym czasie w dniach 17 i 18 września zorganizowano odprawę kierowników biur handlowych. W tym samym ty-

godniu poza miejscem pracy, na odprawach, przebywali dyspozytorzy, kontrolerzy i naczelnicy stacji.

Oczywiście, że zarówno odprawy jak i szersze narady są składowym elementem pracy. O ile jednak można sobie pozwolić na odrywanie pracownika od jego warsztatu pracy w okresie mniejszego napięcia, to w czasie nasilenia działalności przewozowej instruktaż powinien docierać w teren, co wzmocni, a nie osłabi zespół pracowniczy zajęty bezpośrednim wykonaniem przewozów.

Bierne dostosowywanie się do błędów w pracy usługobiorców

Niezależnie od nasilenia jesiennych przewozów w dalszym ciągu najgroźniejszym zjawiskiem, powodującym dodatkowe spiętrzenia zadań, są wahania załadunku występujące w okresie dekady. Występuje to szczególnie w dekadach pierwszej i ostatniej miesiąca. Rytmiczne wykonywanie produkcyjnego planu powoduje u naszych klientów stałe jeszcze zjawisko szturmowania wykonania planu pod koniec miesiąca. Zjawisko to jest powszechnie znane. Nie można jednak zgodzić się z poglądem, że zjawisko to jest niewzruszalnym kanonem współpracy z klientem. Załadowca nie może pozostać bierny na wymagania rytmiczności pracy w transporcie. Ale z pewnością poniecha wszelkich wysiłków w tym względzie jeżeli nie będziemy wywierali nań nacisku. Wśród pracowników służby handlowej istnieje natomiast niebezpieczna obojętność wobec klienta i jego postawy. Wszelkimi drogami winniśmy wyjaśniać i przekonywać, że długoletnia praktyka przedwojenna tym się różniła od nowego stylu pracy, że była praktyką kapitalistyczną, występowała w społeczeństwie skłóconym i rozsadzanym sprzecznościami. Przewoźnik miał tylko jedną drogę oddziaływania na klienta — taryfę. Rozbieżność interesów przekreślała współpracę. W ustroju socjalistycznym natomiast do obowiązków przedsiębiorstwa przewozowego należy aktywne organizowanie racjonalnego procesu przewozowego. W tym celu należy wzmocnić pozycję przewoźnika w komisjach koordynacyjnych poszczególnych szczebli. Zagadnienie nierównomierności należy uczynić jednym z podstawowych problemów regulowanych przez tę komisję. Stwierdzić natomiast można, że niekiedy przedstawiciele kolei zajmują stanowisko biadolenia, traktują usługobiorców jako uciążliwych natrętów i co najgorsze, nie podejmują szerszej działalności prowadzącej do uporządkowania przewozów. Przeradza się to w bierne uleganie błędom pracy załadowców lub wyładowców.

Stala i systematyczna praca wyjaśniająca na terenie komisji koordynacyjnych, ścisłe przestrzeganie planów operacyjnych, uzgadnianych przy uwzględnieniu zasady rytmiczności przewozów, korzystanie w przypadkach lekceważenia ze strony załadowcy z praw odmowy podstawiania wagonów, stosowanie i egzekwowanie kar umownych w przypadkach nie wykonania umów planowych, to szeroki wachlarz środków, przy pomocy których przedsiębiorstwo przewozowe może doprowadzić do usunięcia szkodliwych niedomagań i błędów kontrahentów pracy przewozowej.

Niewłaściwy stosunek kolei do klientów.

Wśród pracowników służby handlowej, szczególnie szczebla wykonawczego, daje się zaobserwować często niewłaściwy jeszcze stosunek do klientów. Wynika to z riskiego politycznego poziomu pracowników, a tolerowane jest niestety w imię łatwego wykonania planu realizacji. Zaobserwowano np. przypadki obliczania przestoju po okresie krótszym, niż przewidziany przepisami. Ci pracownicy kolei uważają, że uprzywile-

jowane stanowisko, wynikające z braku wagonów w okresie przewozów jesiennych, może stanowić podstawę do wywierania wszelkiego rodzaju niewłaściwego nacisku w kierunku zwiększenia niesłuszných wpływów kolei.

Oczywiście, że taki stan rzeczy nie może przyczynić się do polepszenia współpracy między załadowcą i przedsiębiorstwem przewozowym. Wiele zrobiliśmy już w celu zlikwidowania podobnych pozostałości kapitalistycznej mentalności. Trzeba by pracę wychowawczo-polityczną doprowadzić w tym względzie do końca.

Nieprzestrzeganie przepisów zarówno regulaminu przewozów, jak i planu (umów planowych).

Przysłowiowa rygorystyka w postępowaniu kolei w stosunku do załadowcy zrodziła się na tle skrupulatnego przestrzegania przepisów ruchowych. Słuszne w swych założeniach postępowanie przeniesione do zagadnień organizacji pracy przewozowej, czyni częstokroć z operatywnej i elastycznej działalności handlowej sztywny aparat, utrudniający racjonalną gospodarkę transportową. Z tych powodów zwraca się uwagę na celowość pozostawienia pracownikom eksploatacji handlowej szerszej swobody i inicjatywy w zakresie czynności wysyłkowych. Swoboda ta jednak nie może być nadużywana. Nie można dopuścić do łamania praworządności lub panoszenia się kumoterstwa w zakresie uprawnień do korzystania z usług przewoźnika. Tego rodzaju wykroczenia pojawiają się jednak w pracy naszej kolei. Albo spotykamy się z wykazaniem wyżej niewłaściwym stosunkiem, albo, jak to miało konkretnie miejsce w badanym węźle, napotykamy na przykłady wygodnickiego kumoterstwa.

Mimo istniejącej wyraźnej umowy o podstawianiu miesięcznym 80 wagonów do dyspozycji miejscowej koksowni, dyżurny ruchu wspólnie z kierownikiem komórki transportowej koksowni doszli do wniosku, że ilość podstawionych wagonów nie powinna przekraczać sumy 11 — 20 wagonów. Skutki tej „prywatnej umowy” dały znać o sobie w sposób dotkliwy. Pewnego dnia koksownia znalazła się bez węgla i podjęła interwencję przez Ministerstwo Przemysłu w Ministerstwie Kolei. Jednocześnie natomiast Ministerstwo Kolei przeprowadzało badanie przyczyn zablokowania zarówno węzła 6200 wagonami węgla jak również i sąsiednich stacji. Okazało się, że przybywające zgodnie z planem wagony odstawiane były na tory postojowe bez obciążania koksowni kosztami przestoju.

Tego rodzaju praktyka kumoterska, obliczona na wygodnictwo odbiorcy, nie tylko świadczy o niskim poziomie zawodowym i moralnym pracownika, ale jest wyraźnym naruszeniem dyscypliny służbowej. W konsekwencji powstały olbrzymie straty wynikające z opóźnień wyladunku, zwolnienia tempa obrotu wagonu, zakorkowania linii, opóźnień w dostawie pozostałych ładunków, nie wykonania planu obrotu parowozu.

Wprowadzenie tzw. „marszrutyzacji odbiorczej”

Głównymi przyczynami przestoju wagonów u odbiorców na badanym terenie było kumulowanie na stacji pojedynczych wagonów, których nie podstawia się pod wyladunek bezpośrednio po ich przybyciu, ale czeka się na zebranie kilku czy kilkunastu wagonów. Podstawienie większej partii wagonów przekracza z reguły zdolność wyladowczą i w konsekwencji następuje przestój. Mamy, praktycznie rzecz biorąc, dwa przestoje. Jeden nieujawniony na stacji i drugi ujawniony i opłacony u klienta. Za pierwsze półrocze w wyniku tak zwanej przez nas „marszrutyzacji odbiorczej” postój wagonów dostarczonych do wyladunku przez stację G do zakładów M. O. wyniósł:

I/1954 r.	— 21.629 wagonogodzin
II/1954 r.	— 17.664 wagonogodzin
III/1954 r.	— 6.996 wagonogodzin
IV/1954 r.	— 3.060 wagonogodzin
V/1954 r.	— 6.282 wagonogodzin
VI/1954 r.	— 4.923 wagonogodzin
VII/1954 r.	— 2.198 wagonogodzin

Łączna ilość za siedem miesięcy 1954 roku wynosi 62.682 wagonogodzin, co przy łącznym podstawieniu 1649 wagonów daje średni postój wagonów równający się 38 godzinom.

Inne przedsiębiorstwo z tegoż terenu, a mianowicie Centrala P. Z. w tym samym okresie I — VII 1954 r. wykazała postój równający się 122.450 wagonogodzinom, co czyni przeciętnie przy 5001 wagonów 24 godzin postoju na jeden wagon.

Niesłuszne kumulowanie wagonów na stacji docelowej spowodowało przeciętne wydłużenie postoju wagonu około półtorej doby, a przy uwzględnieniu nieujawnionego postoju na stacji przed podstawieniem pod wyladunek około 2 doby.

Obok wymienionych błędów w pracy na stacji odbioru przyczyną zwolnienia tempa obrotu wagonu jest również mylne kierowanie wagonów. Mylne kierowanie wagonów, włączanie ich do niewłaściwych pociągów powoduje nie tylko straty w obrocie wagonu, ale nadto straty w wykonywaniu dodatkowych czynności ruchowych, które mają pomyłkę naprawić i dostarczyć wagon do właściwej stacji przeznaczenia. W ciągu krótkiego okresu badań przeprowadzonych między 11 — 16 września br. na stacji zarejestrowano około 200 wagonów mylnie skierowanych.

Błędne opracowanie turnusów parowozów, prowadzące do licznych przebiegów parowozów luzem

Mimo wielkich wysiłków i nacisku jaki czyni Ministerstwo Kolei w celu usprawnienia obrotu parowozów, w czasie przeprowadzonych obserwacji zarejestrowaliśmy wysoce szkodliwy stan wykorzystania przebiegu parowozów. Obserwacje objęły przebieg parowozów między stacjami G i S.

Na określonym odcinku G — S, przy wyrównanym bilansie obrotu parowozów, przebiegi luzem kształtowały się w poszczególnych miesiącach I kwartału 1954 roku następująco:

Kierunek	I	II	III
Przybyło z kierunku S.	21%	13%	18%
Odeszło w kierunku S.	32%	21%	24%

Tak duże ilości przebiegów luzem w obydwu kierunkach są jedynie spowodowane złym ułożeniem turnusów przebiegu parowozu i ewentualnie niewłaściwą współpracą między sąsiednimi parowozowniami głównymi.

Mimo, że nie byliśmy w stanie przeprowadzić bliższych badań przyczyn tak wielkich przebiegów luzem, już sama ich wielkość świadczy o dużych rezerwach i marnotrawstwie pracy przewozowej. Trzeba na marginesie zaznaczyć, że w badanym okresie dawał się odczuwać poważny brak parowozów na węźle.

Braki w pracy i duże rezerwy istnieją oczywiście nie tylko na kolei, łatwo możnaby wskazać szereg przyczyn, utrudniających przyspieszenie obrotu wagonu i parowozu, czy ich wykorzystanie po stronie usługobiorcy.

Wymieniony już wyżej zakład M. O. w tak chaotyczny sposób prowadził swą gospodarkę magazynową, że jego front wyladowczy równał się praktycznie jednemu wagonowi mimo istniejącej suwnicy wagonowej. Rozrzucenie składów kamienia po całym terenie uniemożliwiało wykorzystanie pomieszczeń dla racjonalnego wyladunku gliny czy piasku. Ponadto brak najprzemysłowszych środków wyladunkowych powoduje, że praca wykonywana jest przeważnie ręcznie.

Taki stan prac wyladunkowych domaga się radykalnej poprawy z punktu widzenia techniki prac wyladunkowych. Trudno w takich warunkach obciążać winą za przestoje jedynie skądinąd nienależycie pracującą stację kolejową. Nie zmienia to jednak faktu, że każdy wagon skierowany do stacji G dla zakładów M. O. wykazuje postój, dochodzący do dwóch dob.

Groźnym zjawiskiem, ujawnionym na badanym terenie, jest motoryczne niszczenie wagonów przy wyladunku. Rekordy w tym względzie bije Centrala PZ. Ponad 50% wagonów podstawionych do wyladunku ulega zniszczeniu lub uszkodzeniu. Zaobserwowano lekceważący stosunek do własności społecznej, niszczenie wyni-

kające z braku ostrożności. Przykładem tego może być wyłączenie prądu z pracującego dźwigu elektromagnetycznego — co w konsekwencji spowodowało całkowite zniszczenie wagonu.

Dalszym błędem jest pomijanie milczeniem uszkodzeń wagonów zdawanych po wylądunku. Oddawanie wagonów, które uległy awarii bez uprzedzenia o wypadku, któremu uległ wagon, powoduje, że załadowany wagon trzeba wyłączyć ze składu, już po sformowaniu pociągu, a niekiedy konieczność wyłączenia ujawniona zostaje dopiero na trasie. Taki wypadek miał miejsce na jednej z kopalń G. w stosunku do trzech wagonów w miesiącu sierpniu br., a nie był to przypadek odo-sobniony.

Omówiony wyżej szereg niedociągnięć i braków w pracy jednego tylko węzła kolejowego, zaobserwowany w stosunkowo krótkim czasie badań, urasta do olbrzymich rozmiarów, jeżeli wykazane braki podniesiemy do skali ogólnokrajowej.

JAN ENDER (Warszawa)

O obniżkę kosztów własnych w transporcie przemysłu jajczarsko-drobiarskiego

Po podziale Centrali Spółdzielni Mleczarsko Jajczarskich w roku 1954 na dwa odrębne Centralne Zarządy, a mianowicie: Przemysłu Mleczarskiego oraz Przemysłu Jajczarsko-Drobiarskiego, dokonany został również mechaniczny podział środków transportowych i personelu dysponującego taborem.

Skutkiem takiej reorganizacji transportu nastąpiło obniżanie się wyników eksploatacji własnego taboru, których najniższy poziom przypadł na I półrocze 1952 roku. Od tego czasu następuje jakby przystosowanie się transportu do tych nowych warunków organizacyjnych.

Ogromną rolę w stopniowym podwyższaniu wyników eksploatacji własnego taboru odegrała akcja uświadamiająca kierownictwa transportu CZPJD nie tylko wśród pracowników służby transportowej, ale również wśród branżowców — kierowników zakładów. Na podwyższenie wskaźników gotowości technicznej poważny wpływ wywarł wprowadzony od 1 czerwca 1952 roku Regulamin płac kierowców, obejmujący premiowaniem za przekroczenie przebiegów międzypracewch również kierowców w małych gospodarstwach samochodowych.

W rezultacie, dzięki zbiorowemu wysiłkowi kierownictwa służby transportowej, kierowców i użytkowników, wyniki eksploatacyjne w roku 1953 znacznie przewyższyły wyniki zanotowane w roku 1952. W oparciu o już uzyskane wyniki eksploatacyjne pracownicy służby transportowej CZPJD na naradzie odbytej w dniu 6 kwietnia 1954 roku podjęli zobowiązanie, aby zgodnie z Uchwałą II Zjazdu PZPR, drogą dalszego wysiłku i inicjatywy twórczej podnieść wydajność środków transportowych na jeszcze wyższy poziom i obniżyć koszty własne, stwarzając podstawy materialne do podwyższenia stopy życiowej ludzi pracy.

W dniu 27 września 1954 r. odbyła się jesienna narada produkcyjna służby transportowej CZPJD, a na której m.in. przeanalizowane zostały wyniki eksploatacji własnego taboru samochodowego w sezonie jajczarskim t.j. w II kwartale b.r. w porównaniu z takim samym okresem 1953 roku.

Jako korzystny objaw należy podkreślić skrócenie dobowego czasu zatrudnienia, co zostało wyrównane przez powiększenie szybkości eksploatacyjnej i obniżenie kosztów własnych o 7%. Na podstawie uzyskanych wyników należy stwierdzić, że służba transportowa CZPJD wykonała swoje zobowiązanie.

Wskaźniki eksploatacyjne uzyskane w II kwartale 1954 roku są najwyższe z kiedykolwiek uzyskanych w CZPJD.

Na nic się zdadzą wysiłki maszynisty, oszczędzającego każdy kilogram węgla, na nic się zda staranność pracowników innych służb, jeżeli będziemy przechodzili obojętnie obok olbrzymiego marnotrawstwa pracy kuchowej, lub niszczenia taboru.

Pracę przewozową należy traktować jako łańcuch współdziałających ogniw. W łańcuchu tym tkwi również ogniwo załadowcy. Ogniwo to jest jednak jednocześnie naszym ogniwem, naszym, ponieważ razem z nim tworzymy łańcuch procesu przewozowego, razem z nim zaspakajamy potrzeby całego społeczeństwa. Rozbijanie łańcucha na poszczególne ogniwa, lub zasklepianie się w orbicie wąsko pojmowanych „własnych spraw” nie może doprowadzić do zamierzonych efektów.

Wyjść poza ramy dotychczasowej praktyki, zerwać z separatyzmem gospodarczym — oto ogólny wniosek potwierdzający się również w badanym przypadku pracy węzła.

W dyskusji na temat osiągnięć eksploatacyjnych w II kwartale 1954 r. ujawniony został cały szereg trudności które wpływały hamująco na postęp w usprawnieniu pracy transportu.

Na czoło wszystkich trudności w poważny sposób hamujących uzyskanie wyższej zdolności przewozowej wysuwa się brak należytej organizacji komórek transportowych. Związanie taboru z drobnymi zakładami utrudnia w pewnym stopniu zorganizowanie właściwego zaplecza technicznego, dobre zaopatrzenie w części zamienne, szybkie przeprowadzanie remontów, a także hamuje prawidłowe rozwijanie się współzawodnictwa.

Obok innych trudności narada w bardzo ostry sposób ujawniła, że dalszym hamulcem w postępie jest trwający od szeregu lat system obsadzania stanowisk pracowników umysłowych w transporcie, zwłaszcza na niższych szczeblach przez często zmieniający się personel bez żadnych kwalifikacji fachowych. W imię hasła obniżki kosztów własnych, nieodpowiedzialni kierownicy zakładów obniżają pracownikom transportowym i tak już bardzo niskie grupy uposażenia, co powoduje ucieczkę pracowników, którzy u nas zdobyli jakie takie kwalifikacje.

Wreszcie jednym z najpoważniejszych hamulców opóźniających postęp w gospodarce transportowej jest zniżanie premii pracowników transportu z wynikami np. skupu jaj, a nie z wynikami pracy transportu.

Spośród innych trudności oddziaływujących ujemnie na wydajność taboru jest przepis o przyznawaniu kierowcom diet za delegację dopiero po 12 godzinach. Wytwarza to taką nienormalną sytuację, że jadący obok kierowcy np. brakarz drobiu otrzymuje diety już po 3 godzinach pobytu w terenie, natomiast kierowca pracujący w trudniejszych warunkach, gdyż nie może się oddalać od samochodu, tej diety jest pozbawiony.

Wynikiem tego systemu jest obniżanie szybkości eksploatacyjnej, postoje w drodze dla rzekomego ochłodzenia silnika lub naprawy albo wprost zbyt długotrwałe posilanie się w przydrożnej gospodzie, wreszcie wyrównywanie sobie przez kierowców poniesionych wydatków przez wożenie „łebków”.

W rezultacie, kierowca dla otrzymania 18 zł diet często o wiele godzin opóźnia powrót samochodu z terenu, narażając równocześnie zakład na wypłacanie nadgodzin również oczekującemu personelowi magazynowemu.

Zebrani na naradzie doświadczeni pracownicy transportowej CZPJD w swoich sprawozdaniach stwierdzili, co zresztą potwierdza statystyka postępu w ostatnich

latach, że w taborze samochodowym własnym CZPJD kryją się jeszcze poważne rezerwy oraz, że ich wyzwolenie i pożyteczne wykorzystanie w bardzo znacznym stopniu zależy od stworzenia warunków organizacyjnych umożliwiających dalszy postęp w podwyższeniu wydajności pracy środków transportowych.

Zebrani ponad to stwierdzili, że osiągnięte wyniki, mimo wielu oporów organizacyjnych, należy traktować jako wyraz niezwykle ofiarności i często samozaparcia się pracowników służby transportowej, która polko-

nując liczne przeszkody wykazała i rozwinęła inicjatywę twórczą i zapewniła stały postęp wyników pracy taboru samochodowego.

Na koniec zebrani oświadczyli, że osiągnięte wyniki w I półroczu br. traktują tylko jako początkowy etap osiągnięć i że traktując zobowiązanie służby transportowej podjęte w dniu 6 kwietnia br. jako długofalowe, nie zatrzymują się w polowie drogi lecz z uporem będą dążyli do osiągania jeszcze lepszych wyników w sezonie drobiarskim, a także w latach następnych.

DZIAŁ INFORMACYJNY*)

PRZEDTERMINOWE ZDAWANIE WAGONÓW

W Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Finansów nr 8 z dnia 25.8.54 r. pod pozycją 26 opublikowany został okólnik nr KS4986/8/54 z dnia 18.8.1954 r. w sprawie traktowego ujęcia wpływów otrzymywanych od PKP z tytułu premii za przedterminowe załadowanie lub wyładowanie wagonów.

W omawianym okólniku Ministerstwo Finansów — Departament Księgowości w związku z pismem okólnym Przewodniczącego PKPG nr 10 z dnia 21.6.1954 r. w sprawie przeznaczenia wpływów otrzymywanych od PKP z tytułu premii za przedterminowe załadowanie lub wyładowanie wagonów (o czym pisaliśmy w dziale informacyjnym numeru sierpniowego miesięcznika „Transport”) wyjaśnia, że otrzymywane przez przedsiębiorstwa wpływy z tych premii powinny być zaliczane na zmniejszenie wydatków za postojowe wagonów lub innych kosztów nieprodukcyjnych przedsiębiorstwa.

Okólnik wyjaśnia również, iż w zakresie księgowej ewidencji otrzymywanych przez przedsiębiorstwa wyżej wymienionych premii od PKP obowiązują zasady ustalone w piśmie okólnym nr 1 Departamentu Księgowości Min. Finansów z dnia 5.1.1954 r. za nr KS 15735/1/53 w przedmiocie ewidencji kar i grzywien. **K. K.**

WYMIANA POZWOLEŃ NA PROWADZENIE POJAZDÓW MECHANICZNYCH

W Monitorze Polskim nr 96 ukazała się instrukcja Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 5 października 1954 r. w sprawie wymiany pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

Instrukcja ta zawiera szczegółowe wskazówki postępowania przy wymianie dawnych pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych, wydanych na podstawie przepisów rozporządzenia z dnia 15.IV.1948 r., w sprawie zmiany rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. z 1948 r. nr 27, poz. 186) na nowe pozwolenia przewidziane rozporządzeniem z dnia 15 grudnia 1953 r., w sprawie zmiany rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. z 1954 r. nr 3, poz. 6).

Oprócz wskazówek, które dotyczą władz dokonujących wymiany pozwoleń, zasad wymiany pozwoleń, formy załączników podań o wymianę, trybu dokonywania wymiany pozwoleń cywilnych i wojskowych, wymiany wtórników pozwoleń, sporządzania planu wymiany i ostatecznego terminu wymiany, instrukcja zawiera następujące załączniki:

• 1) wzór podania o wymianę pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych;

2) zasady wymiany dotychczasowych pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych na nowe pozwolenia.

„Zasady” te zgodnie z instrukcją powinny być umieszczone w formie wywieszki na terenie biura wydziału komunikacji drogowej prezydium rady narodowej dokonującej wymiany pozwoleń, celem ułatwienia kierowcom zaznajomienia się z zasadami wymiany.

3) wzór wykazu kierowców, ubiegających się o pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych;

4) wzór zaświadczenia zakładu pracy, wymaganego przy ubieganiu się o wymianę niektórych pozwoleń;

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

5) wzór zaświadczenia dla posiadaczy dotychczasowych pozwoleń wojskowych, którzy ubiegają się o wymianę pozwolenia;

6) wzór pozwolenia kategorii ciągnikowej i trolejbusowej.

Uwagi: 1) Przy podaniu o wymianę pozwolenia należy złożyć dwie jednakowe fotografie (bez okrycia głowy) o wymiarze 4 x 6 cm,

2) Kierowcy autobusowi, którzy nie byli badani przez zakład leczniczy w latach 1953 i 1954, dołączają ponadto zaświadczenie zakładu leczniczego, stwierdzającego stan zdrowia.

3) Przy otrzymywaniu nowego pozwolenia zwrotowi podlega dotychczasowe pozwolenie bądź wtórnik dotychczasowego pozwolenia i zaświadczenia (wkładka A lub B) wydane do dotychczasowego pozwolenia na podstawie okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 18 listopada 1950 r. nr. SRD.IV.45/1/50. **J. B.**

NORMY ŻUŻYCIA MATERIAŁÓW PĘDNYCH

Zarządzeniem Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 1 października 1954 r. ogłoszonym w Monitorze Polskim Nr 96, poz. 1038 uzupełniono w sposób niżej podany „Normy zużycia materiałów pędnych w eksploatacji pojazdów samochodowych SM-161”.

W § 7 wkładki do wspomnianych „Norm”:

1) w końcu tabeli I (samochody osobowe) w odpowiednich rubrykach wprowadzono następujące uzupełnienia:

Lp.	Marka	Typ	Zużycie paliwa na 100 km
24	Skoda	1 200	9,5
25	Skoda	1 200 sanitarka	10,5

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

Lp.	Marka	Typ	Ładowność ton	Zużycie paliwa na 100 km.
103	Skoda	1 200	furgon	10,5

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

J. B.

ROZLICZENIA Z TYTUŁU WYKORZYSTANIA PRÓŻNYCH PRZEBIEGÓW

Przy ustaleniu zasad działalności placówek spedycyjnych, organizowanych przez Państwową Komunikację Samochodową (Zarządzenie Ministra Transportu Drog. i Lotniczego z dnia 19.XI.1952 roku — Monitor Polski Nr A — 103/52) uregulowano również sprawę rozliczeń. Połowę pobranej od zleceniodawcy opłaty taryfowej placówka spedycyjna przekazuje właścicielowi (posiadaczowi) tego samochodu ciężarowego, który dokonał przewozu ładunku w ramach wykorzystania próżnych przebiegów.

Oprócz tego — dla materialnego zainteresowania personelu dysponującego taborem, a szczególnie kierowców, od których w dużej mierze zależy rozwój akcji wykorzystania próżnych przebiegów — została ustalona premia dla tych pracowników, w następującej wysokości:

a) kierowca otrzymuje 20 proc. od sumy wypłacanej na rzecz właściciela samochodu;

b) dyspozytor otrzymuje 10 proc. od premii otrzymanej przez kierowcę (a nie od sumy wypłacanej właścicielowi samochodu);

c) kierownik komórki transportowej otrzymuje 5 proc. również od premii uzyskanej przez kierowcę.

Trzeba stwierdzić, że przy dokonywaniu rozliczeń i wypłacaniu premii wystąpiły następujące niedociągnięcia:

1) placówki spedycyjne nieraz ze znacznym opóźnieniem przekazywały właścicielom samochodów 50 proc. należności;

2) w przedsiębiorstwach, których samochody dokonywały przewozu ładunku powrotnego — występowały wątpliwości odnośnie księgowego ujmowania wpływających należności a zwłaszcza z jakiego funduszu należy wypłacać premie kierowcom i pracownikom dysponującym taborem.

Obecnie te sprawy zostały uregulowane. Ze strony Centralnego Zarządu PKS zostały wydane zarządzenia ustalające zasadę bezwzględnego dokonywania przelewów z tytułu 50 proc. należności — po nadejściu wtórnika listu przewozowego jako dowodu doręczenia ładunku. Dla szybszego uzyskania należności konieczne jest dopilnowanie wysyłania do placówek spedycyjnych tych dokumentów.

Odnośnie sprawy drugiej tj. księgowego ujęcia rozliczeń z tytułu wykorzystania próżnych przebiegów ciężarowych pojazdów samochodowych — Ministerstwo Finansów — Departament Księgowości okólnikiem z dnia 30 lipca br. (ogłoszonym w Dz. Urzędowym Ministerstwa Finansów nr 8 z dnia 25 sierpnia 1954 r.) ustaliło w sposób szczegółowy z przykładami zasady rozliczeń i wypłacania premii.

A) w przedsiębiorstwach transportu publicznego posiadających placówki spedycyjne;

B. w przedsiębiorstwach, których pojazdy zostały użyte do przewozu towarów w ramach próżnych przebiegów.

Z okólnika tego wynika, iż premie dla kierowcy, dyspozytora i kierownika komórki transportowej należy wypłacać z bezosobowego funduszu plac.

W przypadkach wynajęcia lub wdzierżawienia pojazdu tj. w przypadkach, gdy dyspozycja pojazdem przysługuje nie właścicielowi (posiadaczowi) pojazdu, wynajmującemu — przewoźne otrzymywane z placówek spedycyjnych przypada użytkownikowi pojazdu. Jednak rozliczenia między wymienionymi placówkami spedycyjnymi a użytkownikami dokonywane są przez właściciela pojazdu, na którym spoczywa również obowiązek wypłaty premii kierowcy pojazdu, przy czym premia ta obciąża użytkownika, a nie właściciela pojazdu.

A. L.

UŻYWANIE NIEKTÓRZYCH CIĘŻAROWYCH POJAZDÓW MECHANICZNYCH

W Dzienniku Ustaw nr 44 ukazało się rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 września 1954 r. w sprawie używania niektórych pojazdów mechanicznych.

Rozporządzenie zakazuje osobom fizycznym i przedsiębiorstwom nieupoważnionym używania na drogach publicznych poczynając od dnia 1 grudnia 1954 r. samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych o ładowności powyżej 0,75 tony z silnikami niskoprężnymi (gaźnikowymi) na napędzie paliwami płynnymi.

Przepisy rozporządzenia przewidują, iż pojazdy samochodowe, o których mowa wyżej, mogą być używane na drogach publicznych po dniu 1 grudnia 1954 r. pod warunkiem przerobienia ich na napęd zasilany gazem generatorowym.

Osoby fizyczne i przedsiębiorstwa nieupoważnione, które w czasie do dnia 1 grudnia 1954 r. nie przerobią na napęd zasilany gazem generatorowym swoich zarejestrowanych pojazdów mechanicznych o ładowności powyżej 0,75 tony obowiązane są zwrócić dowody i tablice rejestracyjne tych pojazdów.

Rozporządzenie uchyla w zakresie nim unormowanym rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 stycznia 1951 r. w sprawie zakazu lub ograniczenia używania niektórych pojazdów mechanicznych (Dz. U. Nr 4, poz. 29).

J. B.

ORGANIZACJA I ZAKRES DZIAŁANIA REJONÓW DRÓG WODNYCH

W Monitorze Polskim nr 93 pod poz. 1027 opublikowane zostało zarządzenie Ministra Żeglugi z dnia 20.VIII.54 r. w sprawie organizacji, siedzib, zakresu działania i właściwości terytorialnej rejonów dróg wodnych.

Powyższe zarządzenie wydane na podstawie rozporządzenia z dnia 2 sierpnia br., (omówione w numerze październikowym miesięcznika „Transport”) ustala, że utrzymanie, konserwacja, budowa, rozbudowa dróg wodnych oraz administracja tych dróg należą do zakresu działania „rejonów”. Rejony dróg wodnych jako jednostki budżetowe prowadzone są jednak w ramach narodowych planów gospodarczych i w zakresie działalności gospodarczej korzystają z uprawnień jednostek gospodarczych pozostających na rozrachunku gospodarczym.

Natomiast w zakresie administracji wodnej rejony posiadają kompetencje urzędu.

W wyniku reorganizacji zamiast istniejących dotychczas czterech Zarządów Okręgowych oraz 23 rejonów dróg wodnych omawiane zarządzenie ustanawia 16 rejonów, których siedziby zależnie od terenu działania zostały rozmieszczone w następujących miejscowościach: Kraków, Sandomierz, Puławy, Warszawa, Płock, Toruń, Tczew, Opole, Wrocław, Zgorzelec, Szczecin, Poznań, Gorzów, Bydgoszcz, Przemyśl i Giżycko.

Omawiając teren działania zarządzenie szczegółowo określa poszczególne szlaki wodne względnie odcinki rzek, będących w utrzymaniu poszczególnych rejonów.

Zgodnie z zarządzeniem nadzór nad rejonami sprawuje Minister Żeglugi za pośrednictwem Centralnego Zarządu Dróg Wodnych Śródlądowych.

Wyszczególniony na wstępie zakres działania rejonów obejmuje w szczególności następujące zagadnienia:

1. techniczne: obejmujące zarząd i utrzymanie dróg wodnych, wykonywanie na nich wszelkich robót i pomiarów, opracowywanie projektów i kosztorysów oraz prowadzenie warsztatów remontowych;

2. eksploatacyjne: obejmujące prowadzenie produkcji ubocznej w zakresie węgla i kamienia oraz ich zbytu;

3. administracji wodnej, do zakresu której należą między innymi: sprawowanie administracji żegludowej I instancji, nadzór nad portami śródlądowymi oraz urządzeniami przeładunkowymi, utrzymanie, wytyczanie, oświetlanie i oznakowanie nurtu, pobieranie opłat, rejestracja jednostek pływających i wydawanie świadectw zdolności żegludowej, wydawanie patentów i książeczek żeglarskich I i II kategorii, nadzór nad przewozami międzybrzegowymi oraz współpraca z zainteresowanymi organami w sprawach związanych z gospodarką wodną;

4. administracyjno - finansowe — polegające na zarządzaniu powierzonym majątkiem i prowadzeniu jego ewidencji, oraz wszelkich spraw spornych przed sądami, względnie komisjami arbitrażowymi.

W końcowej swej części zarządzenie ustala władze dla poszczególnych rejonów oraz zakres ich kompetencji. Natomiast organizację wewnętrzną rejonu oraz zakres działania poszczególnych jego komórek organizacyjnych ustaliła odrębna instrukcja, zatwierdzona przez Ministra Żeglugi.

W związku z wydaniem omówionego zarządzenia traci moc poprzednie zarządzenie Ministra Żeglugi z dnia 29 marca 1953 r. w tej samej sprawie.

Zarządzenie powyższe wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą od dnia 1 września 1954 r.

E. P.

ZAPOBIEGANIE ZDERZENIOM NA MORZU

Dziennik Ustaw Nr 44 w poz. 207 podaje rozporządzenie Ministra Żeglugi w sprawie przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, wydane na podstawie art. 6 pkt. 15, art. 7 i 52 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1930 r. (Dz. U. z 1938 r. Nr 46, poz. 376).

Wspomniane rozporządzenie wprowadza obowiązek przestrzegania w żegludzie morskiej międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom statków na morzu.

Postanowienia wstępu ujęte w części A podkreślają, że omawiane przepisy powinny być przestrzegane przez wszystkie statki i wodnosamoloty na pełnym morzu i na wszystkich wodach, przy czym przepisy dotyczące świateł powinny być stosowane przy każdej pogodzie od zachodu do wschodu słońca. Poza tym postanowienia wstępne podają definicję statku i wodnosamolotu, ich charakterystykę oraz rodzaj sygnalizacji dźwiękowej.

Część B dotycząca właściwych przepisów określa miejsca umieszczenia i rodzaj świateł oraz sygnalizacji dźwiękowej dla statków o napędzie mechanicznym, statków żaglowych, wszelkich statków mniejszych niż 40 ton, dla statków pilotowych, statków rybackich różnego typu oraz wodnosamolotów znajdujących się na morzu bądź stojących na kotwicy.

Część C omawianych przepisów ustala reguły wymiarów dla statków różnych typów statków wyszczególnionych w części B. Zadaniem tej części przepisów jest przez rozłożenie ścisłe i wyczerpujące omówienie odnośnych reguł — wyeliminowanie ryzyka zderzenia.

Postanowienia różne zawarte w końcowej części przepisów określają system sygnalizacji dźwiękowej, który powinien być stosowany przez statki w różnych warunkach mijania oraz ustanawiają sygnały wzywania pomocy gdy statek lub wodnosamolot na wodzie znalazł się w niebezpieczeństwie i potrzebuje pomocy innych statków bądź pomocy z lądu.

Omówione pokrótce międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu stanowiące załącznik do rozporządzenia Ministra Żeglugi wchodzi w życie z dniem ogłoszenia rozporządzenia — z mocą od dnia 1 stycznia 1954 r.

E. P.

RATYFIKACJA KONWENCJI Z ZAGADNIENI MORSKICH

Dziennik Ustaw PRL Nr 44 z dnia 30 września 1954 r. podaje decyzję Rady Państwa PRL oraz oświadczenie Rządowe z dnia 2 czerwca 1954 r. w sprawie ratyfikacji przez Polskę:

1) konwencji (nr 68) dotyczącej zaopatrzenia w żywność i służby wyżywienia załóg na statkach, przyjętej w Seattle dnia 27 czerwca 1946 r.

2) konwencji (nr 69) dotyczącej świadectwa kwalifikacyjnego kucharzy okrętowych, przyjętej w Seattle dnia 27 czerwca 1946 r.

3) konwencji (nr 73) dotyczącej badania lekarskiego marynarzy, przyjętej w Seattle w dniu 27 czerwca 1946 r.

4) konwencji (nr 74) dotyczącej świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy, przyjętej w Seattle w dniu 27 czerwca 1946 r.

5) konwencji (nr 92) dotyczącej pomieszczenia załóg na statku (zawieszona w 1949), przyjętej w Genewie w dniu 18 czerwca 1949 r.

Oświadczenia Rządowe wyszczególniają państwa, które wymienił powyżej konwencje ratyfikowały.

Tekst poszczególnych konwencji podaje załącznik do omawianego numeru Dziennika Ustaw.

E. P.

WŁAŚCIWOŚCI ORGANÓW ODNOŚNIE RZECZY ZNALEZIONYCH W ŚRODKACH KOMUNIKACYJNYCH

W Dzienniku Ustaw nr 41 pod poz. 184, 185 i 186 opublikowane zostały: dekret z dnia 18.9.1954 r. o likwidacji nie podjętych depozytów i nie odebranych rzeczy, rozporządzenie Rady Ministrów dnia 18.9.1954 r. w sprawie określenia organów właściwych do orzekania o przejściu depozytów na własność państwa oraz zasad likwidacji i trybu postępowania z depozytami, jak również z sumami uzyskanymi z ich sprzedaży oraz rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18.9.1954 r. w sprawie właściwości organów powołanych do przechowywania rzeczy znalezionych i poszukiwania osób uprawnionych do odbioru, zasad przechowywania rzeczy oraz sposobu poszukiwania osób uprawnionych do odbioru.

Z wyżej wymienionych aktów normatywnych wynika również szereg postanowień, które powinny znać pracownicy transportu. Art 4 dekretu określa, że termin dla podjęcia rzeczy znalezionych wynosi 1 rok.

Postanowienia rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie określenia organów właściwych do orzekania przejścia depozytów na własność państwa określają, iż sumy pieniężne i przedmioty, o ile stanowią rzeczy znalezione w urządzeniach komunikacji publicznej likwidują organy Ministerstw: Kolei, Transportu Drogowego i Lotniczego, Żeglugi oraz Gospodarki Komunalnej we własnym zakresie. Wyżej wymienione instytucje zarachowują sumy pieniężne uzyskane z likwidacji depozytów na dochód budżetu centralnego własnej części budżetowej.

Na podstawie art. 66 prawa rzeczowego zmienionego wyżej wspomnianym dekretem, rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie właściwości organów powołanych do przechowywania rzeczy znalezionych i poszukiwania osób uprawnionych do odbioru, zasad przechowywania rzeczy oraz sposobu poszukiwania osób uprawnionych do odbioru, określa w § 1, iż organami powołanymi do przechowywania rzeczy znalezionych oraz do poszukiwania osób uprawnionych do odbioru tych rzeczy są:

1) prezydium powiatowych (miejskich) rad narodowych (rad narodowych w m. st. Warszawie i m. Łodzi) na terenie których rzecz została znaleziona.

2) dla rzeczy znalezionych w urządzeniach komunikacji publicznej — kierownicy tych urządzeń.

W § 2 taksatywnie wymienione zostały te urządzenia komunikacji publicznej, które należy rozumieć jako urządzenia komunikacji publicznej. Należą do nich w komunikacji kolejowej — pociągi, stacje i tory, w komunikacji wodnej — statki i przystanie, w komunikacji powietrznej — statki powietrzne i porty lotnicze, w komunikacji samochodowej i miejskiej — pojazdy mechaniczne, wozy, pociągi i stacje.

§ 3 rozporządzenia wymienia taksatywnie kogo należy uważać za kierowników urządzeń komunikacji publicznej, a mianowicie w komunikacji kolejowej — kierowników (zawiadawców) stacji, w komunikacji wodnej — kierowników przystani, w komunikacji powietrznej — kierowników (zawiadawców) portów lotniczych, w komunikacji samochodowej i miejskiej — kierowników stacji (dworców), zajezdni, ekspedycji lub dyrekcji.

Dalsze przepisy rozporządzenia postanawiają, że znalazca rzeczy zgubionej zobowiązany jest niezwłocznie zawiadomić osobę uprawnioną do odbioru rzeczy, lub przekazać prezydium rady narodowej a w odniesieniu do rzeczy znalezionych w urządzeniach komunikacji publicznej znajdujących się w ruchu — personelowi obsługującemu te urządzenia.

Jak wynika z § 6 personel będących w ruchu urządzeń komunikacyjnych przyjmujący rzecz znalezioną obowiązany jest najpóźniej z chwilą zakończenia służby w danym dniu przekazać rzecz organowi przechowującemu. „Organami przechowującymi” w urządzeniach komunikacyjnych są wymienieni przez nas wyżej na podstawie § 3 rozporządzenia kierownicy urządzeń komunikacyjnych. Szereg dalszych postanowień określa tryb postępowania z rzeczami znalezionymi a Prezes Rady Ministrów wyda jeszcze porządki szczegółowe przepisy o sposobie przechowywania rzeczy znalezionych. Zarówno wymieniony przez nas dekret jak i dwa omawiane rozporządzenia Rady Ministrów weszły w życie z dniem ich ogłoszenia to jest 22.9.1954 r.

K. K.

NOTATKI

WZOROWO PRZYGOTOWAĆ ZIMOWY REMONT STATKÓW

Pod powyższym tytułem ukazał się w organie Ministerstwa Floty Morskiej i Rzecznej ZSRR oraz CK Związku Zawodowego Robotników Floty Morskiej i Rzecznej „Wodnyj Transport” z 19.VIII.1954 r. artykuł redakcyjny na temat wysuwanych przez Partię i Rząd zadań dla transportu wodnego ZSRR omawiający zadania, stojące przed stoczniami radzieckimi.

Ponieważ roboty, związane z podniesieniem technicznego stanu floty w rzecznych i niektórych morskich basenach dokonywane są przeważnie w porze zimowej, od tego zatem jak będzie przeprowadzony zimowy remont statków w stocznich

morskich i rzecznych zależy praca marynarzy radzieckiej w roku 1955.

Liczne, dobrze wyposażone i rozporządzające wykwalifikowanymi kadrami przedsiębiorstwa stoczniowe ZSRR zdolne są do terminowego i sprawnego remontu statków floty morskiej i rzecznej, a robotnicy tych przedsiębiorstw stale poszerzają rozmiary remontów statków i podnoszą na coraz wyższy poziom jakość remontów. Są to np. kolektory Zakładów Odeskich i Astrachańskich Złakładow im. Karola Marksa, wprowadzające czołowe metody organizacji pracy i techniki produkcji. Remonty statków wymagają jednak dokładnych i gruntownych przygotowań.

Aby przedsiębiorstwa były przygotowane do zimowego remontu statków należy w pierwszym rzędzie mechanizować

ciężkie i pracochłonne naprawy, zastępować ręczną pracę slusarską pracą obrabiarek, śmielej wprowadzać półautomatyczne i automatyczne spawanie, mechaniczne czyszczenie malowanie, stosować pneumatyczne i elektryczne instrumenty, stworzyć warunki niezbędne do szybkiego cięcia metali.

Jednakowoż tempo przygotowań do zimowego remontu statków nie odpowiada jeszcze nie cierpiącym zwłoki zadaniom, stojącym w tej chwili przed transportem wodnym. Podobnie jak ubiegłego roku, pewne przedsiębiorstwa, a nawet centralne zarządy opóźniają swe prace przygotowawcze do remontu, prowadząc je zbyt powoli. Nie powinno to mieć miejsca — stwierdza „Wodny Transport” — należy ściśle przestrzegać harmonogramu przygotowań, nieugięcie zachowywać wymagania odnośnie jakości wypełnianych zadań, nie pobłażając tym, którzy przeszkadzają w wykonaniu planu — oto podstawowe wymagania, które stoją obecnie przed kierownictwem przedsiębiorstw remontowych.

Wszystkie przedsiębiorstwa posiadają już opracowane organizacyjno-techniczne plany remontu floty. Ale to nie wystarczy. Najlepsze plany pozostaną na papierze i nie przyniosą oczekiwanych korzyści, jeżeli nie pójdą w parze z odpowiednią pracą organizacyjną i nie będzie stworzona trwała materiałowo-techniczna baza dla szybkiego przeprowadzania zaplanowanych prac.

Podstawowe znaczenie dla zachowania zaplanowanych terminów remontów i zabezpieczenie ich wysokiego jakościowo poziomu posiada prawidłowo i we właściwym czasie sporządzona techniczna dokumentacja. Właśnie w tej dziedzinie najczęściej popełniane są poważne uchybienia, dezorganizujące planowe wykonanie remontów zimowych. Aby nie dopuścić do podobnych uchybień, należy bezwzględnie połączyć wysiłki aparatu liniowych służb mechanicznych floty z aparatem przedsiębiorstw stoczniowych, celem szybkiego uzgodnienia i ostatecznego sprecyzowania rozmiarów remontów oraz najlepszego wykonania dokumentacji technicznej. Nie można długo tolerować niedbalstwa zleceńodawców w określaniu podstawowych remontów, którzy liczą na późniejsze dostarczenie uzupełniających danych.

Jednym z najważniejszych jednak etapów przygotowań do remontu floty jest zabezpieczenie dostatecznego zaopatrzenia w części zamienne, zwłaszcza do silników spalinowych. Części zamienne są niezbędne nie tylko dla zakładów i warsztatów, ale są one również nieodzowne do skutecznej akcji zapobiegawczej i bieżących remontów statków, dokonywanych siłami żagló okrętowych. Należy zatem bezwzględnie przedsięwziąć konieczne środki w celu likwidacji opóźnień w produkcji tych części.

Również odpowiednie własne przygotowanie przedsiębiorstw i warsztatów do remontów zimowych jest jednym z warunków

kompleksowego remontu statków. W tym celu należy przed nastaniem mrozów gruntownie odremontować pomieszczenia przeznaczone dla produkcji, domy mieszkalne oraz urządzenia kulturalno-bytowe, zwracając szczególną uwagę na remont sprzętu i instalacji siłnikowych. Bardzo ważne jest przy tym przeprowadzenie dokładnej kontroli jakości przeprowadzanych robót.

Niemniej ważną sprawą jest zakończenie przed nastaniem zimy prac nad oczyszczaniem starych basenów portowych oraz dojazdów do nich i istnienie nowych basenów wraz z dojazdami tak, aby cała flota mogła być przygotowana do zimowego remontu w bezpiecznych od lodu miejscach postoju.

Należy zabezpieczyć dostateczne zaopatrzenie przedsiębiorstw remontowych. Wiele zakładów remontowych i warsztatów okrętowych położonych jest z dala od kolei. Obowiązkiem Centralnego Urzędu Zaopatrzenia i pracowników eksploatacji centralnych urzędów jest poczynienie starań, aby paliwo, budulec i wszystkie materiały niezbędne do zimowych robót zostały nie tylko przydzielone w odpowiednim czasie, ale i w porę dostarczone do przedsiębiorstw remontowych.

Powazne zadania stoją również przed kierownictwem zarówno właściwych resortów, jak i przedsiębiorstw, jednakoż pomagając należy stocznicom nie drogą ogólnikowymi zarządzeniami, lecz praktycznymi radami i operatywnymi decyzjami.

Pantia i Rząd wymagają od kierownictwa wysiłków w celu uzyskania efektów gospodarczych z okazywaniem stałej i codziennej dbałości o człowieka, walki o polepszenie warunków materialno-bytowych pracowników wodnych. W związku z tym należy zawczasu zabezpieczyć stocznicom, robotnikom i zespołom pływającym właściwe warunki bytowe, a w pierwszym rzędzie dobre ogrzewanie i oświetlenie w warsztatach i na zestawach zakotwiczonych w porcie statków, odpowiednie warunki żywienia zbiorowego i kulturalnego wypoczynku.

Przytoczone tu wskazania „Wodny Transport” popiera szeregiem przykładów, w jakich zarządcy floty morskiej i rzecznej ZSRR odznaczają się uchybienia od wytkniętej linii zimowego remontu statków.

Wzorowe przygotowanie do zimowego remontu statków jest bojowym zadaniem kierownictwa gospodarczego oraz organizacji partyjnych, związkowych i komсомольских wodnego transportu ZSRR.

Omawiany temat jest również aktualny i u nas, a podane wskazania, oparte na bogatych doświadczeniach radzieckich, powinny być wykorzystane na odcinku remontów polskiej floty.

Opracował Wł. W.

NOWE PAROWOZY PRODUKCJI WĘGERSKIEJ *)

W celu usprawnienia zarówno produkcji, jak i eksploatacji taboru parowozowego oraz obniżenia kosztów w tym zakresie, węgierski przemysł lokomotyw przeprowadza systematyczną normalizację produkcji. Działalność ta, prowadzona na przestrzeni wielu lat, przyczyniła się do wyprodukowania wartościowych typów lokomotyw, które odznaczają się większą siłą pociagową niż dotychczasowe, wszechstronnością w eksploatacji oraz niskimi kosztami utrzymania.

Należy zaznaczyć, że normalizacja objęła nie tylko produkcję nowych typów, ale również modernizację typów starszych.

W wyniku tej normalizacji przeprowadzanej systematycznie i na szeroka skalę, węgierski przemysł lokomotyw wyprodukował szereg typów lokomotyw posiadających jednakowe całe zespoły konstrukcyjne (kocioł, mechanizm napędowy) oraz dużą ilość pojedynczych części (elementów), które mogą być z łatwością wymieniane pomiędzy tymi typami, jakkolwiek niektóre typy mają zupełnie odmienny układ osi. Przy opracowywaniu wielu znormalizowanych części brano pod uwagę wymogi stawiane parowozom przy pracy w warunkach szczególnych.

Ta systematyczna normalizacja przyczyniła się również do redukcji nadmiernej ilości eksploatowanych do tej pory przez Węgierskie Koleje Państwowe typów lokomotyw oraz do pozostawienia tylko modeli dobrze opracowanych pod

względem konstrukcyjnym i znormalizowanych, co z kolei wpłynie na obniżenie kosztów ich eksploatacji. Przystarzałe typy parowozów powinny być wycofane z eksploatacji.

Lokomotywa z podwójnym przegrzewaczem o układzie osi 4-8-0, jest przyjętą przez Węgierskie Koleje Państwowe znormalizowanym typem (rys. 1). Zaspakaja ona najwyższe wymagania w zakresie oszczędności w eksploatacji, dostarcza dużej siły pociągowej oraz odpowiedniej szybkości. Lokomotywa ta, z 4 osiami wiązanimi, jest przystosowana do średniej szybkości pociągów pasażerskich i do dużej szybkości pociągów towarowych. Ta zdolność prowadzenia pociągów osobowych i towarowych, wysokie walory ekonomiczne oraz wiele innych pozytywnych cech wyjaśniają przyjęcie jej przez Węgierskie Koleje Państwowe jako typu znormalizowanego.

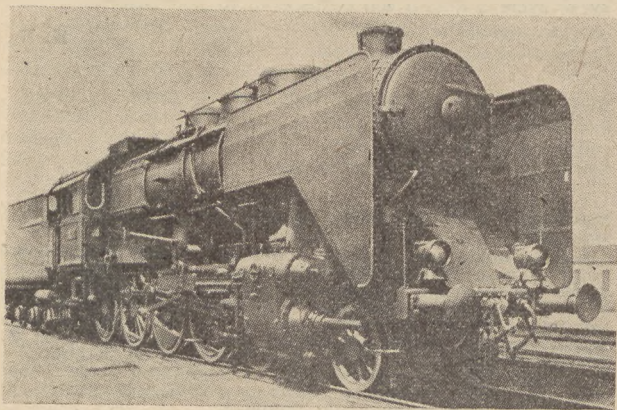
W lokomotywie typu „424”, wyprodukowanej szereg lat temu, dokonano w ciągu ostatnich lat wielu ważnych zmian oraz modernizacji konstrukcji, w których wyniku może ona zaspokoić wszystkie wymagania nowoczesnej trakcji parowej. Dzięki przeprowadzeniu podstawowych ulepszeń oraz dużej sile pociągowej, lokomotywa nadaje się do prowadzenia pociągów towarowych na znaczną odległość, nawet pociągów o dużym składzie, będąc jednocześnie bardzo łatwą w obsłudze. Osiąga ona maksymalną szybkość 90 km/godz. i jest uniwersalna, gdyż może prowadzić pociągi osobowe i szybkie pociągi towarowe; najbardziej oszczędne zużycie pary uzyskuje się przy szybkości około 70 km/godz. Jeszcze jedną dodatkową cechą lokomotywy jest fakt, że mimo przeciępnej wagi 60 t, największy nacisk osi na szyny nie przekracza 15 t. Jej eksploatacja nie pociąga zatem za sobą konieczności dodatkowego wzmocnienia normalnych torów kolejowych. Stosunkowo znaczna siła przyciepna oraz silnik o dużej mocy sprawiają, że lokomotywa łatwo rusza z miejsca nawet przy poważnym obciążeniu. Zużycie węgla jest mniejsze o 15-20 proc. niż w innych o najnowocześniejszej konstrukcji typach parowozów.

Setki tego typu lokomotyw kursujących w kraju i zagranicą potwierdzają, że jest to jeden z najbardziej udanych i ekonomicznych typów, wyprodukowanych przez węgierski przemysł lokomotyw.

Do parowozu typu „424” doczepiony jest czteroosiowy (dwuwozowy) tender. Zbiornik wody oraz skrzynia węglowa są zwięzłej konstrukcji; pojemność zbiornika wodnego wynosi 24 m³ i wystarcza do pracy parowozu na dystansie 200 km. Ilość węgla nagromadzona w skrzyni węglowej wystarcza do pracy parowozu na dystansie 400 km. Szerokość skrzyni węglowej jest mniejsza niż zbiornika wodnego w celu zapewnienia maszyniście dobrej widoczności przy jeździe tyłem.

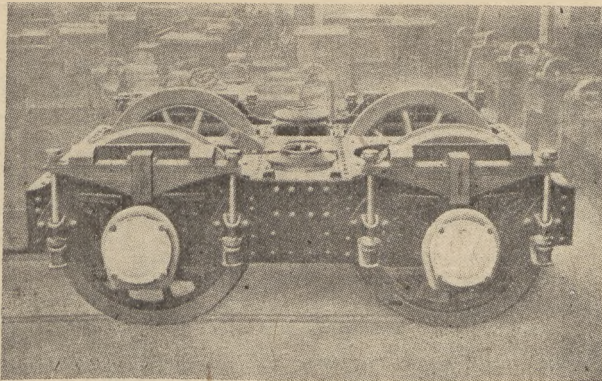
*) Na podstawie technicznego kwartalnika „Węgierski Przemysł Ciężki” — wiosna 1954 — nr 13.

Rys. 1



Znormalizowana lokomotywa o układzie osi 4-8-0 — Węgierskich Kolei Państwowych

Rys. 2



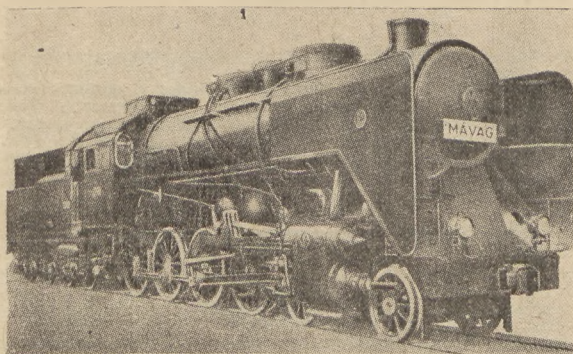
Jeden z wózków tendra.

Rozwój przemysłu idzie w parze ze wzrostem i usprawnieniem komunikacji kolejowej ze wzmożeniem przewozów kolejowych oraz zwiększeniem szybkości pociągów. Jakkolwiek trakcja parowa ustąpiła nieco miejsca wysokowydajnej trakcji elektrycznej i o napędzie Diesla, to jednak decydująca rola trakcji parowej nadal nie budzi wątpliwości. To współzawodnictwo pomiędzy wspomnianymi systemami jest jedynie instrumentem do stałego rozwoju i modernizacji trakcji parowej, a to w celu dotrzymania przez nią kroku pozostałym w/w dwóm systemom trakcji. Decydującą dodatkową zaletą trakcji parowej jest jej niższy koszt inwestycyjny w porównaniu z trakcją elektryczną lub o napędzie Diesla, co jest przyczyną, że trakcja parowa zostanie niewątpliwie utrzymana w wielu krajach jeszcze na długi okres czasu.

Zdając sobie sprawę z powyższego, zarówno MAV (Węgierskie Koleje Państwowe), jak i inne przedsiębiorstwa kolejowe muszą wprowadzać do eksploatacji coraz więcej nowoczesnych typów parowozów, aby sprostać wymaganiom wciąż wzrastających potrzeb ruchu. Obecny przemysł węgierski jest przystosowany do produkcji całkiem nowych typów parowozów, które są zdolne zaspokoić jak najdalej idące wymagania oraz zapewnić pełną wydajność nawet w warunkach mniej pomyślnych. Ostatnie modele łączą w sobie dojrzałe doświadczenia wielu lat, połączone z nowoczesną teorią i konstrukcją. Zespół węgierskich wysoko-kwalifikowanych ekspertów zdołał wypracować typy lokomotyw, które zaspokajają w pełni wymagania użytkowników krajowych i zagranicznych. Podkreślić tu jeszcze należy, o czym wspomiano już przy opisie parowozów 4-8-0, że przy opracowywaniu wszystkich nowych typów zostały uwzględnione w pełni zasady normalizacyjne.

Z opisanego już pokrótce wyżej typu 4-8-0 wyłoniły się dwa typy lokomotyw, posiadających podobne lub w wielu przypadkach takie same elementy (np. kocioł). Pierwszy z tych typów jest to parowóz z tendrem, o układzie osi 2-10-0, przystosowany do prowadzenia ciężkich pociągów towarowych. Charakterystyczne dane: średnica kół napędowych 1350 mm, nacisk osi na szyny 14,5 t, waga w stanie roboczym 85 t, siła pociągowa 14 780 kg, sprawdzona maksymalna szybkość 70 km/godz.

Rys. 3



Eksportowa lokomotywa typu „424” dla krajów Dalekiego Wschodu

Lokomotywa o układzie osi 2-10-0 wyposażona jest w silnik o wielkiej mocy, a jej waga przyczepna jest dużo większa niż lokomotywy znormalizowanej o układzie osi 4-8-0. Lokomotywa o układzie 2-10-0 osiąga bardzo dobre wyniki zarówno w terenie płaskim jak i górzystym, a przy szybkości 40 km/godz. może prowadzić pociągi towarowe o 30 proc. cięższe niż lokomotywa typu „424”. Tender omawianego typu parowozu jest taki sam jak tender lokomotywy o układzie osi 4-8-0.

Drugim typem wyprowadzonym z typu „424” jest parowóz-tendrzak; produkcja tego typu o układzie osi 4-8-4 jest w toku. Jest on przeznaczony do obsługi pociągów osobowych w miejscach o dużym nasileniu ruchu. Model ten odznacza

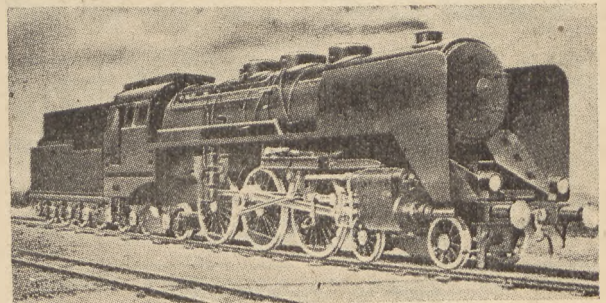
się udoskonaloną konstrukcją kotła i silnika typu „424”. Największy nacisk osi na szyny wynosi 16,5 t, jakkolwiek nacisk ten dzięki symetrii układu osi może być podwyższony do 18,5 t. Charakterystyczne dane: średnica kół napędowych 1606 mm, nacisk osi na szyny 16,5 t, waga w stanie roboczym 124,2 t, moc pociągowa 12 427 kg, sprawdzona szybkość 90 km/godz.

Obydwa typy cechują takie same znormalizowane elementy, jak np. łożyska doczne oraz szereg innych części. Gdyby ktoś wszedł do budki maszynisty, nie zwróciłby uwagi uprzednio na koła, nie mógłby rozpoznać czy to jest parowóz osobowy czy towarowy.

Uniesienie produkcji tych dwóch typów, opracowanych w oparciu o dane szczegółnie udanego modelu 4-8-0, nastąpiło na żądanie Węgierskich Kolei Państwowych.

Omówione trzy typy parowozów odpowiadają wszystkim wymaganiom trakcyjnym, spotykany w ruchu pasażerskim, towarowym i mieszanym oraz reprezentują wysokie walory ekonomiczne szczególnie na dużych odległościach.

Rys. 4

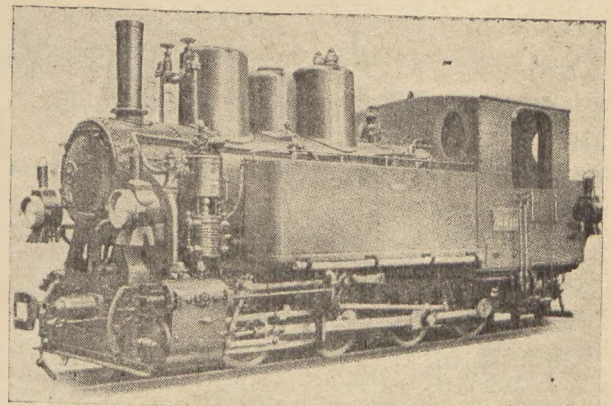


Węgierska lokomotywa pospieszna.

W ostatnich czasach Węgierskie Koleje Państwowe wprowadziły do eksploatacji nowy model lokomotywy pospiesznej o układzie osi 4-6-4 do prowadzenia pociągów pospiesznych na głównych liniach kolejowych. Średnica kół napędowych wynosi 2 metry, a nacisk osi na szyny 18 t. Maksymalna szybkość lokomotywy sięga 120 km/godz. Typ ten różni się pod wieloma względami od pozostających dotychczas w eksploatacji.

W miejsce ręcznej obsługi paleniska lokomotywa wyposażona jest w mechaniczny stoker, zezwalający na pełne wykorzystanie wydajności kotła. Nadprężność pary równa się 18 kg/cm², a całkowita powierzchnia ogrzewcza sięga 240 m². Ruszt o pow. 5,5 m² pozwala na ładunek paliwa sięgający 725 kg/m². Siła pociągowa tej o podwójnym przegrzewaczu lokomotywy wynosi 11500 kg. Charakterystyczną cechą mechanizmu napędowego jest zastosowanie na osiach napędowych i wiązanych isotermicznych maźnic. Lokomotywa pospieszna z silnikiem o mocy 2500 HP należy do najnowocześniejszych typów parowozów Węgierskich Kolei Państwowych.

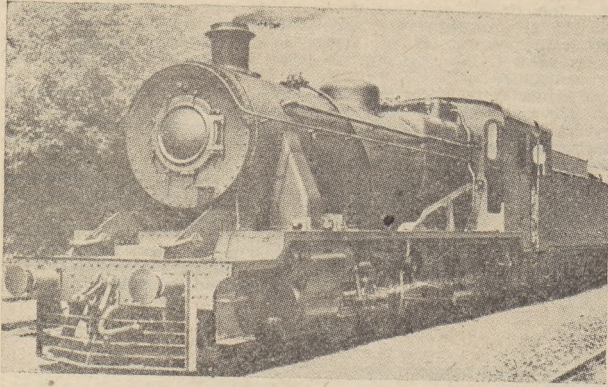
Rys. 5



Lokomotywy wąskotorowe

Węgierski przemysł lokomotyw obejmuje programem produkcyjnym również produkcję modeli lokomotyw wąskotorowych. Moc produkowanych typów zamyka się w granicach 30-90 HP. Jednym z najczęściej zamawianych typów jest lokomotywa o szerokości toru 760 mm i posiadająca układ osi 0-8-0. (Rys. 5). Ten mały tendrzak jest produkowany w dużych ilościach i jest używany do przewozów na terenach zakładów przemysłowych, jak również i dla innych potrzeb. Produkuje się typy opalane węglem i drzewem. Moc wykazanego na ilustracji (rys. 5) typu wynosi 150 HP. Największy nacisk osi na szyny wynosi 6 t. Siła pociągowa sięga do 3450 kg. Z czterech osi napędowych dwie zewnętrzne są typu „Klien-Lynder” i dzięki temu parowóz może pokonywać łuk o promieniu nie mniejszym niż 30 m. Maksymalna szybkość wynosi 30 km/godz.

Rys. 6



Węgierski przemysł lokomotyw rozpoczął w zasadzie produkcję lokomotyw na eksport dopiero wówczas, gdy wydajność jego przekroczyła w znacznym stopniu zapotrzebowanie krajowe. Dzisiaj wywożone lokomotywy stanowią poważną pozycję krajowego programu eksportowego. Obecnie produkcja lokomotyw przeznaczonych na eksport przewyższa

w znacznym stopniu produkcję przeznaczoną na zaspokojenie potrzeb krajowych. Eksport lokomotyw wąskotorowych o układzie 4-osłowym zapoczątkowany został przez węgierski przemysł w roku 1950.

Powyższa fotografia przedstawia lokomotywę o układzie osi 2-8-0, opalaną oliwą i wyposażoną stosownie do potrzeb Egipskich Kolei Państwowych. Jest to lokomotywa normalnotorowa, o podwójnym przegrzewaczu; jest ona wynikiem zmodyfikowanego eksploatowanego typu przez Egipskie Koleje Państwowe. Charakterystyczne dane: średnica cylindra 470 mm, skok tłoka 711 mm, średnica kół napędowych 1435 mm, napiętność pary 15,8 kg/cm², powierzchnia odparowująca 138 m², waga w stanie próżnym 69 t, nacisk osi na szynę wynosi 16,25 t, siła pociągowa 14500 kg maksymalna szybkość 72 km/godz.

Największy zapas wody 25 m³, największy zapas paliwa 10,9 m³, waga w stanie próżnym 34,3 t.

Przedni zestaw doczyny typu „Diesel“ łatwo i bezpiecznie pokonuje łuki o stosunkowo małym promieniu (120 m).

Ostoja parowozu wykonana jest z blachy grubości 29 mm. Czopy osi zaopatrzone są w urządzenia smarownicze typu „Ajax“. Mażnice mają dolne odresorowania. Nitowany kościół typu „Belpaire“ składa się z dwóch dzwón.

Stály rozwój produkcji węgierskiego przemysłu ciężkiego, a w szczególności lokomotyw, świadczy o poważnych przemianach, które dokonały się na Węgrzech w wyniku objęcia władzy przez lud pracujący. Przemysł Węgierskiej Republiki Ludowej, to przemysł oparty o nową technikę, przemysł, który w konsekwencji służy ludowi pracującemu.

KRONIKA

NOWY RUDOWĘGLOWIEC

W stoczni Szczecińskiej wodowano ostatnio nowy rudowęglowiec, któremu nadano nazwę s/s „Malborg“. Budowa kadłuba nowego rudowęglowca zakończona została w czasie o 60 proc. krótszym niż budowa pierwszego kadłuba w tej samej stoczni.

STOCZNIA IM. KOMUNY PARYSKIEJ WYKONAŁA ZADANIA PLANU 6-LETNIEGO

Załoga Stoczni im. Komuny Paryskiej zameldowała, że w dniu 27 października r.b. jako pierwsza w przemyśle okrętowym wykonała zadania planu 6-letniego.

DOGODNE POŁĄCZENIA AUTOBUSOWE

W rozkładach jazdy Państwowej Komunikacji Samochodowej w woj. krakowskim pojawiły się ostatnio nazwy wielu nowych miejscowości. Na wniosek Prezydium Woj. R. N. w Krakowie uruchomiono dodatkową linię autobusową na trasie Kraków — Proszowice.

Nowa linia łączyła Kraków oraz ośrodki robotnicze powiatu Miechów, Słomniki i Kocmyrzów z nowym powiatem Proszowice.

Również nowa linia PKS łączyła Brzesko z Miechowem przez Proszowice. Wiele mieszkańców Brzeska musiało dotychczas udając się do Miechowa lub Proszowic odbywać długą i uciążliwą podróż przez Kraków. Przedłużono linię autobusową Zakopane — Podczerwone do Czanego Dunajca.

Wreszcie nową linię autobusową uruchomiono w powiecie Tarnów na trasie Bochnia — Trzcianna — Łapanów. W ten sposób mieszkańcy tych miejscowości mają dogodny dojazd do Bochni, gdzie wielu z nich pracuje.

NOWA LINIA ŻEGLUGOWA DO PORTÓW SKANDYNAWSKICH

Polska Żegluga Morska w Szczecinie uruchomiła 26 października nową, regularną południowo-skandynawską linię żeglugową. Trasę Szczecin — Malmö — Göteborg — Kopenhaga — Gdynia — Szczecin obsługiwać będzie polski motorowiec „Pilica“. W pierwszym rejsie statek zabrał zagranicę czechosłowackie żelazo walcowane. W drodze powrotnej przywiezie urządzenia przemysłowe dla Polski.

W tym samym dniu Polska Żegluga Morska skierowała do obsługi linii regularnej Szczecin — Hamburg — Rotterdam — Antwerpia — Rouen duży statek „Rataj“ w miejsce dotychczasowego małego drobnicowca „Nysa“.

Jak pracują nasi transportowcy

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

MASZYNIŚCI WALCZĄ O OSZCZĘDNOŚĆ WĘGLA

Poważne oszczędności w spalaniu węgla ma na swoim koncie starszy maszynista parowozowni Warszawa—Wschodnia — Jan Dąbort, który zaoszczędził ostatnio 612 ton węgla.

Maszyści Stefan Makos i Wacław Kociołek zaoszczędzili w ostatnich trzech miesiącach 16216 ton węgla, a brygada młodzieńcza parowozu TK-13-159 pracująca na przetokach zaoszczędziła w tym czasie 45,3 ton węgla.

Kolejarze ze Słupska realizując podjęte dla uczczenia 37 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej zobowiązanie zaoszczędzili 308 ton węgla. Drużyna parowozu PT-47-145 kierowana przez starszego maszynistę Tadeusza Muszala do 29 października zaoszczędziła o 5 ton więcej niż podjęta w zobowiązaniu, a ZMP-owska obsługa parowozu TR-203-333 kierowanego przez starszego maszynistę Antoniego Pietrzykowskiego, która zobowiązała się zaoszczędzić 15 ton węgla, przekroczyła zobowiązania o 7 ton.

Podbijając warty produkcyjne drużyny parowozowe postanowiły do 27 października do 7 listopada r.b. zaoszczędzić dodatkowo 100 ton węgla, a warsztaty naprawy parowozów zobowiązały się wykonać ponad plan przegląd techniczny dwóch parowozów TR-203.

Maszyści parowozowni w Jeleniej Górze podjęli zobowiązanie zaoszczędzenia do końca roku 50 wagonów, czyli 750 ton węgla.

Palacze z Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Bydgoszczy dzięki spalaniu gorzszych gatunków węgla i mułu zaoszczędzili w pierwszym półroczu br. około 260 ton wysokogatunkowego węgla. W II kwartale spalili oni o 120 ton węgla mniej, niż w tym samym okresie ubiegłego roku.

Poważne oszczędności w gospodarowaniu węglem mają kolejarze DOKP Łódź. Wyróżniają się brygady parowozowe z Częstochowy, Piotrkowa, Słominek, Kępna i Łodzi Kaliskiej. W Częstochowie np. spalanie mułu w lokomotywach wzrosło z 30 proc. w czerwcu i lipcu do 44,5 proc. w sierpniu, dzięki czemu zaoszczędzono poważne ilości węgla. Zwiększa się tu również obciążenie pociągów oraz bardziej racjonalnie wykorzystuje się parowozy, likwidując do minimum ich przebiegi bez wagonów.

WZOROWI MASZYNIŚCI „TORPEDY“

Na trasie Warszawa—Gdynia kursują pospieszne pociągi motorowe t. zw. „torpedy“. Jedną z nich MSBX-090051 obsługują maszyści parowozowni Warszawa—Wschodnia — Marian Grzegorzka i Stanisław Plechowski. Obaj ci maszyści dzięki stałej troskliwej opiece i konserwacji urządzeń pociągu przejechali już w roku bieżącym około 100 tys. km. bez naprawy silników. Należy zaznaczyć, że norma naprawcza ustalona dla tego typu pociągów wynosi 20 tys. km. Za swoją wzorową pracę wymienieni maszyści byli już kilkakrotnie wynagradzani premią pieniężną.

MILIONY ZŁOTYCH NA OPLACENIE „OSIOWEGO“

W chwili, kiedy w całym kraju toczy się potężna walka o obniżkę kosztów własnych, kiedy notuje się poważne i wiele przedsiębiorstw, które marnotrawią majątek państwowy. Marnotrawstwo takie mamy do zanotowania na odcinku wyładunków wagonów towarowych i opłacanie za to „osiowego“.

W okresie od 1 do 8 października Przedsiębiorstwo Zaopatrzenia Budownictwa Mieszkaniowego (Warszawa — ul. Pol-

na) opóźniło wyładunek materiałów budowlanych, przetrzymując 75 wagonów towarowych o 1186 godzin.

Walcownia Metali (Warszawa, ul. Żelazna) przetrzymała wyładunek przez 150 godzin.

Zakłady Chemiczne „Motor” (Warszawa, ul. Rakowiecka), Przedsiębiorstwo Materiałów Elektrycznych (Warszawa, ul. Ludna), Warszawskie Zakłady Płowarsko-Stodolnicze (Warszawa, ul. Ceglana) — przystąpiły do wyładunku wagonów ze 197 godzinnym opóźnieniem.

W okresie od 21 do 25 października Zakłady Sieci Ciepłej Wybrzeża Kościuszkowskiego opóźniły wyładunek 11 wagonów towarowych o 193 godziny. O 115 godzin opóźniła wyładunek „Prasa” (Warszawa, ul. Mariensztat). Wymienione już wyżej przedsiębiorstwo Zaspawiania Budownictwa Miejskiego (Warszawa, ul. Polna) przetrzymało wyładunek wagonów o 272 godziny. Zjednoczenie Robót Kamieniarskich przetrzymało wyładunek o 163 godziny.

Straty wynikłe z przetrzymywania wagonów przez użytkowników są tym większe, że wiele warszawskich przedsiębiorstw i fabryk z tego właśnie powodu nie otrzymuje na czas potrzebnych wagonów towarowych, opóźniając w ten sposób wysyłkę towarów i różnych materiałów, na które czekają miasta i ośrodki przemysłowe kraju.

TRANSPORT DROGOWY

PLACÓWKA SPEDYCYJNA W WARSZAWIE NA CZOLEM MIEJSCU W I-SZYM PÓŁROCZU 1954 r.

(A. Ł.) Z inicjatywy placówki spedycyjnej w Warszawie rozwinęło się w I półroczu współzawodnictwo o tytuł najlepszej placówki spedycyjnej w PKS. Współzawodnictwo to polega na zwiększeniu wydajności pracy wyrażonej w ilości nadanych ton ładunków i osiągnięciu wpływów na jednego pracownika zatrudnionego w tych placówkach.

Spopularyzowanie tego współzawodnictwa posiada ogromne znaczenie, jeśli się weźmie pod uwagę, że postawione zadania planowe przed placówkami spedycyjnymi w roku bieżącym są czterokrotnie wyższe w stosunku do wyników w roku 1953. Ponieważ duża ilość placówek nie posiada jeszcze magazynów, dlatego też wykonanie tych zadań wymaga od pracowników poszczególnych placówek przedsiębiorczości i operatywności. Te cechy wykazują pracownicy placówek spedycyjnych w ramach ruchu współzawodnictwa walocząc o większą wydajność przez usprawnienie pracy placówek, akwizycję i rozwijanie kontroli drogowej.

Po podsumowaniu wyników współzawodnictwa za pierwsze półrocze, Komisja przy udziale przedstawiciela Zarządu Głównego Związku Zawodowego przyznała następującą kolejność miejsc:

I miejsce	—	placówka spedycyjna w Warszawie;
II „	—	„ „ „ w Jeleniej Górze;
III „	—	„ „ „ w Krakowie.

Warszawska placówka spedycyjna osiągnęła: w styczniu 1954 r. załadowano ton 662, a wpływy wyniosły 108.445 zł, natomiast w czerwcu załadowano ton 1.041, a wpływy wyniosły 182.891 zł. Placówka ta zatrudnia 5-ciu pracowników, a zatem na jednego pracownika osiągnięto wydajność, która w tonach — wzrosła z 132 do 208 ton miesięcznie, we wpływach — z 22 tys. do 37 tys. zł.

Wyniki te wysunęły placówkę spedycyjną w Warszawie na czołowe miejsce w skali całej PKS.

215.000 km NA SAMOCHODZIE „STAR” BEZ KAPITAŁNEJ NAPRAWY SILNIKA

Przodujący kierowca Jeleniogórskiej Ekspozytury Towarowej PKS — Stanisław Woroniec przejechał już na samochodzie marki „Star” 215 tys. km bez kapitalnej naprawy silnika.

Woroniec, pracujący w trudnym górskim terenie sukcesywnie osiągnął dzięki starannej konserwacji wozu, częstym przeglądom technicznym silnika oraz uważnej jeździe. Kierowca przekazał komisji technicznej eksploatowany przez siebie samochód we wzorowym stanie.

WSPÓŁZAWODNICTWO DOLNOŚLĄSKICH KIEROWCÓW

Wykorzystując doświadczenia ubiegłych lat przodująca w kraju Jeleniogórska Ekspozytura Towarowa PKS przygotowała się starannie do zwiększonych zadań w okresie tegorocznej kampanii przewozów jesiennych.

Dzięki ofiarnej pracy brygad warsztatowych stan gotowości technicznej wozów przekracza obecnie o 5 proc. zaplanowany wskaźnik.

Dobrze zdają również trudny egzamin kierowcy Ekspozytury, pracujący pod hasłem „Ani jeden wóz bez ładunku”, którzy terminowo i przy pełnym wykorzystaniu wozów dokonują przewozu towarów.

Kierowcy oszczędzają coraz więcej paliwa. Zwiększone zadania w okresie kampanii przewozów jesiennych nie przeszkodziły kierowcy Bronisławowi Zakrzewskiemu zaoszczędzić w ciągu 4 tygodni 320 litrów ropy, a kierowcy Zenonowi Marcysiakowi — 160 litrów benzyny.

PORTY I ŻEGLUGA

„GENERAL WALTER” — PRZODOWNIKIEM PŁO

Zakładowa Komisja Współzawodnictwa Polskich Linii Oceanicznych podsumowała ostatnio wyniki pracy załóg PŁO na III kwartał rb.

Proponując przechodni i tytuł przodującej załogi PŁO zdobyli w III kwartale br. marynarze z m/s „General Walter”. Załoga tego statku w rejsie do Południowej Ameryki skróciła czas podróży o ponad 9 dni. Celem skrócenia postoju w portach amerykańskich marynarze własnymi siłami przestawiali towary. Ponadto dzięki troskliwej opiece marynarzy nad statkiem załoga utrzymywała jednostkę w bardzo dobrym stanie technicznym, co pozwoliło skrócić doroczny postój remontowy w Gdańskim Stoczni Remontowej z planowanych 32 na 5 dni.

Drugie miejsce we współzawodnictwie zajęła załoga m/s „Batory”. Na trzecim miejscu znalazła się załoga m/s „Kościuszk”. Ponadto do pierwszej dziesiątki przodujących jednostek PŁO Komisja zaliczyła za ubiegły kwartał rb. następujące statki: „Hel”, „Lechistan”, „Kiliński”, „Kopernik”, „Plast”, „Olsztyn”, „Warszawa”.

We współzawodnictwie indywidualnym tytuły przodowników pracy PŁO zdobyli: kucharz z s/s „Hel” — Jan Cwierz, bosman z s/s „Wielka” — Bernard Grzela oraz asystent maszynowy z s/s „Kościuszk” — Jan Pohl. Ponadto Komisja wyróżniła za dobre wyniki w pracy następujących kierowników poszczególnych działów: kapitana z s/s „Hel” — Czesława Wasilewskiego, zastępcę kapitana m/s „General Walter” — Jana Remisiewicza, starszego mechanika z s/s „Kościuszk” — Romuald Krzyżka pierwszego oficera z s/s „Kopernik” — Jana Dronczkowskiego oraz ochmistrza z s/s „Tobruk” — Piotra Sentowskiego.

PORTOWCY GDAŃSKA WYKONALI PLAN ROCZNY

Wykonanie planu rocznego zapoczątkowała załoga wydziału III w Gdańsku, która już 31 lipca rb. zameldowała o wykonaniu zadań rocznych.

W dniu 23 sierpnia rb. pracę już na rachunek 1955 roku rozpoczęła wydział II. Pozostałe wydziały dołączyły się wkrótce do dwóch wymienionych i w dniu 4 października cała załoga zarządu portu Gdańsk złożyła dumny meldunek o wykonaniu rocznego planu przeładunków.

Ofiarną pracą przeładunkową wyróżnił się następujący pracownicy wydziałów: brygada nr 40 Sołtyśka z przodującą w niej grupą Rejana osłagającą średnio 237,3 proc. normy; brygada 36 ze zmianą Zawadzkiego — 228,8 proc.; brygada 35 ze zmianą Ciechańskiego, w której między innymi pracuje kilkakrotnie przodownik pracy Stanisław Kałużny — 221 proc.; brygada 2 Biedy — 210,2 proc.; brygada 9 Sameiry — 195 proc.; brygada 12 Katarakiego — 185,5 proc. Ponadto wyróżnili się swą ofiarną pracą dźwigowci: Algierski — 172 proc., Znamiętowski — 198 proc., Matuszewski — 219,6 proc., Gapiński — 201,5 proc. i wreszcie, wieżowy Olszewski wykonujący 234,7 proc. normy.

MELDUNKI O WYKONANIU PLANU ROCZNEGO NA WYBRZEŻU

Od załóg statków naszej floty handlowej coraz liczniej napływają meldunki o przedterminowym wykonaniu zadań przewozowych.

Ostatnio opuszczając port gdański, o wykonaniu w 128,6 proc. w tonach i w 157,5 proc. w tonomilach rocznego planu przewozów donosiła załoga m/s „Gdańsk”.

Jednocześnie o wykonaniu planów zameldowali marynarze dwóch następnych statków, są to: s/s „Hel” — 136,5 proc. planu w tonach i 148,9 proc. w tonomilach oraz s/s „Olsztyn” — 103,3 proc. planu w tonach i 150 proc. w tonomilach.

* * *

Jako pierwsza w Polskich Linjach Oceanicznych o wykonaniu rocznego planu przewozów zameldowała eksploatacja pasażerska. W dniu 24 października uzyskano 104 proc. planu przewozów pasażerów oraz o 10,5 proc. przekroczono planowane wpływy.

Na przedterminowe wykonanie planu przewozów pasażerów decydujący wpływ wywarło racjonalne wykorzystanie flagowego statku PMH — m/s „Batory”. Do 24 października przewoził on 9.200 pasażerów w podróży regularnych na Linię Indyjskiej oraz w licznych wycieczkach letnich. Od maja br. „Batory” odbył 6 wycieczek, w tym dwie polskie; pod hasłem „wzdłuż wybrzeży Bałtyku”, oraz „Rejs Pokoju” z przedstawicielami państw skandynawskich.

Rozpoczynając 25 października obsługę Linię Indyjskiej, załoga m/s „Batory” wykonała jednocześnie roczny plan przewozów pasażerów 104,1 proc. w pasażerach i 110,5 proc. we wpływach. Dzięki racjonalnemu doborowi portów uzyskała również w III kwartale rb. 184.249 zł. oszczędności.

SUKCESY M/S „WARSZAWA”

Do portu gdańskiego powrócił z Chin Ludowych po przeszło pięciomiesięcznej podróży m/s „Warszawa”. Statek zawiózł do Chin partię drobnicy, a m. in. urządzenia cukrownicze, białe itp., przywoząc do Polski ponad 4 tysięcy ton rudy i drobnicy, jak olej, guma, herbata, azbest itp.

W rejsie tym załoga uzyskała duże osiągnięcia. Podróż do Chin Ludowych mimo odwiedzenia wielu portów na trasie, a mianowicie: Aleksandrii, Port Saidu, Colombo, została skrócona o 33 godziny. Ponadto w trosce o zabezpieczenie

statku załoga pokładowa przeprowadziła na morzu w warunkach tropikalnych kalkowitą konserwację burt, pokładów, nadbudówek,baumów i masztów. Załoga zaś maszynowa tylko w podróży do Chin zaoszczędziła 83 tony wody słodkiej, 43 tony ropy i 183 kg oliwy.

W ostatniej podróży na statku przodowali w pracy: starszy marynarz Pstronksi, dwukrotnie już przodownik statku, motorzysta Chrościel, starszy marynarz Sobański i steward Wlasow. Ponadto we współzawodnictwie międzywachtowym wyróżniła się maszynowa, wachta III mechanika Zielniński-go z motorzystami Mamica i Lebedzińskim a na pokładzie marynarze: Sobański i Chalkeos.

MARYNARZE I STOCZNIOWCY WITAJĄ CZYNEM II ZJAZD ZMP

Głównym echem odbiło się wezwanie młodych marynarzy z s/s „Przyszłość” do czynu na cześć II Zjazdu ZMP. Droga radową nieprzerwana falą płyną do kraju meldunki o podjęciu przez młodzież ZMP-owską i niezorganizowaną z naszych statków wielu cennych zobowiązań.

Marynarze z m/s „Piast” wraz z przebywającymi na ich statku praktykantami ze Szkoły Morskiej postanowili oczyścić i wyementować 3 tanki wody słodkiej. Dzięki zobowiązaniom elektryka Marciniaka i jego asystenta Dacko, zaplanowane na 190 roboczogodzin prace przy instalacji wentylatora maszynowego skrócone zostaną o 42 roboczogodziny.

Przy wykonywaniu takich samych prac młodzi marynarze z m/s „Mickiewicz” w ramach podjętych zobowiązań postanowili przepracować dodatkowo 220 roboczogodzin, z s/s „Bytom” — 202 roboczogodzin z m/s „Gdańsk” — 156 i z s/s „Marchlewski” — 135 roboczogodzin.

* * *

Młodzież Stoczni Północnej z radością przyjęła uchwałę XV Plenum Zarządu Głównego ZMP o zwolnieniu na dzień 19 listopada r.b. II Zjazdu ZMP oraz wiadomość o zorganizowaniu latem roku przyszłego w Warszawie V Światowego Festiwalu Młodzieży i Studentów.

Na uchwały XV Plenum Zarządu Głównego ZMP młodzież Stoczni Północnej postanowiła odpowiedzieć czynem produkcyjnym. Pierwszy zainicjował podejmowanie zobowiązań ZMP-owiec Marian Olewnik z wydziału mechanicznego, który postanowił podejmować na każdą pracę do dnia 1 grudnia 1954 roku odpowiednie zobowiązanie zwiększenia wydajności pracy z wykonywanych dotychczas 200 proc. normy do 210 proc. oraz nie wypuszczać żadnego braku.

Olewnik zaapelował do młodzieży wydziału mechanicznego Stoczni Północnej, zarówno zorganizowanej jak i niezorganizowanej, aby przystąpiła do współzawodnictwa o tytuł najlepszego młodzieżowca w wydziale. Na apel ten odpowiedzieli natychmiast: Marian Samocz, który zobowiązał się podnieść wydajność pracy z 230 proc. na 241 proc., Franciszek Klawiński i Edmund Mypiński.

Dotychczas na apel Mariana Olewnika odpowiadało 15 młodzieżowców z wydziału mechanicznego. Niewątpliwie apel ten pociągnie za sobą większą jeszcze liczbę współzawodniczących.

ZOBOWIĄZANIA NA CZĘŚĆ WIELKIEJ REWOLUCJI PAŹDZIERNIKOWEJ

W związku z 37 rocznicą Wielkiej Rewolucji Październikowej klasa robotnicza na wybrzeżu podjęła szereg zobowiązań, aby w ten sposób zmanifestować uczucia serdecznej przyjaźni dla naszego wielkiego sojusznika i jego klasy robotniczej.

Robotnicy Stoczni Gdańskiej podjęli zobowiązanie wodowania jednostki 131016 na 51 dni przed terminem wyznaczonym w planie państwowym. Jednostka ta wykonana została w dniu 9 listopada. W ten sposób skrócony został czas wykonania uprzednio podjętych na tę jednostkę zobowiązań o 1 dzień.

Załoga Wydziału montażu kadłubów — brygada nieterska Cebuli postanowiła do dnia 7 listopada zwiększyć wydajność swej pracy z 230 na 235 proc.; brygada rozwiertaczy Hoppego z oddziału nieterskiego zobowiązała się wykonać swoje prace na dwa dni przed terminem, co umożliwi przyspieszenie wodowania dwóch jednostek o jeden dzień. Podobne zobowiązania podjęły również zespoły spawaczy mistrzów Warzyńskiego, Dąbrowskiego i Wilkusa oraz zespoły cieśli okrętowych mistrzów Mironskiego i Falińskiego.

BOHATERSTWO POLSKICH MARYNARZY

Najstarszy statek polskiej floty handlowej s/s „Gopło”, który wypłynął z portu gdańskiego z ładunkiem drewna do Hull i Kopenhagi znalazł się ostatnio w wielkim niebezpieczeństwie. Po przepłynięciu kanału Kilońskiego w kilkanaście godzin później rozszalał się huragan. Wielkie fale wody wpadały na pokład, na śródkrećcu zlamaly kabinę sterową i lewe skrzydło mostku. Rozszalałe fale zerwały szatnię ratunkową i wdarły się do kotłowni. Fale zepchnęły w bok ładunek, zerwały ciąg sterowy, zalały kabiny sterowe, powodując spiekanie instalacji elektrycznych.

Spokój i opanowanie załogi uratowały statek. W maszynowni pomimo zalewającej ją wody pracowali wytrwale starszy mechanik Ludwick z asystentem Knapikiem. Palące Wojaś i Kurzajewski przewracali co chwila, z nadludzkim wysiłkiem podtrzymywali właściwe ciśnienie pary.

Gdy nad ranem burza uciichała i fala stopniowo malała, cała załoga przystąpiła do naprawy złamanego ciągu sterowego i dopiero wówczas statek wrócił na właściwy kurs. S/s „Gopło” uniknął losu innych statków, które w tę groźną noc zatonięły. Mieszkańcy Hull w serdecznych słowach gratulowali polskim marynarzom ich zwycięstwa nad sztormem.

PRZODUJĄCY RACJONALIZATORZY PORTU GDYŃSKIEGO

W świetlicy Klubu Techniki i Racjonalizacji Zarządu Portu Gdyni odbyło się zebranie, na którym racjonalizatorzy podsumowali wyniki swej pracy. W okresie pierwszego półrocza wpłynęło do Komisji 166 wniosków. Największą ilością wniosków mogą się pochwalić racjonalizatorzy z oddziału urządzeń przeładunkowych. Złożyli oni 40 pomysłów racjonalizatorskich i zdobyli w ten sposób pierwsze miejsce i nagrodę przechodnią klubu, odbierając przodownictwo załozde Elewatora Zbożowego.

We współzawodnictwie indywidualnym pierwsze miejsce przyznano Stanisławowi Jasnowskiemu. Wyróżnieni zostali także: Jerzy Wrotny, Ludwik Jankowiak, Zygmunt Kowalski, Franciszek Kotlewski i Zdzisław Czerwiński z oddziału urządzeń przeładunkowych w Wydziale III oraz Włdecz z Elewatora Zbożowego.

CO CZYTAĆ

„TRANSPORT LOTNICZY”

Samolot jest u nas dla przeciętnego obywatela ciągle jeszcze tym osiągnięciem postępowej myśli technicznej, które w pełni zachowało urok egzotyki. W przesławnym wielu z nas obecnie jeszcze, tzn. w połowie XX wieku, ludzie noszący szary mundur wojsk lotniczych lub strój pracownika P.L.L. „LOT” należą do jakiejś szczególnej, wyróżniającej się i godnej specjalnego traktowania kategorii obywateli. Wielu z nas, zwykłych ciągle spieszących się szarych ludzi, którzy ryzykując kaleczeń, a nawet życiem, codziennie rano odważnie obwieszają przepelnione tramwaje i autobusy, dla których wielogodzinna podróż pociągami pospiesznym nie budzi innych obaw poza kłopotem o wygodne miejsce siedzące i dobre połączenie na stacji węzłowej — otóż wielu z nas musi stoczyć poważną walkę wewnętrzną dla powzięcia decyzji odbycia podróży LOT'em. Mający zwyczaj podróżowania samolotem są w swych najbliższych środowiskach niejednokrotnie traktowani, jako ryzykancki.

Z drugiej strony jakże często nasza dzielna młodzież marzy o zawodzie pilota (koniecznie pilota!), jako o szczycie — często zresztą niespełnionym — osiągnięciu życiowym.

Jerzy Osiniński w swojej, wydanej przez PP Wydawnictwa Komunikacyjne przed kilkunastu miesiącami, książce p. t. „Transport Lotniczy” podaje w zakończeniu powojenną literaturę przedmiotu w języku polskim. Wykaz literatury zawiera kilka zaledwie nazwisk i nie wiele więcej pozycji, obejmujących również kilkunasto-stronicowe broszurki, popularyzujące fragmenty technicznej i ekonomicznej problematyki transportu lotniczego. Ubóstwo naszej literatury fachowej z zakresu lotnictwa cywilnego, przeznaczonej dla zawodowców i amatorów, jest wyraźnie uderzające.

Tym właśnie tłumaczy się prawdopodobnie zjawisko, o którym na wstępie tej recenzji wspominałem, że sprawy lotnictwa w szerokim znaczeniu tego terminu, a również sprawy transportu powietrznego są w naszym społeczeństwie — w połowie XX wieku — ciągle jeszcze egzotyka. To też godna jest wysokiej pochwały inicjatywa Jerzego Osinińskiego opracowania poważnego dzieła, traktującego w sposób łatwy i dostępny nawet dla niefachowca o przebogatej problematyce transportu lotniczego.

Książka Jerzego Osinińskiego, jakkolwiek ze względu na swoją wartość na długo stanie się jedną z najpoważniejszych pozycji naszego fachowego piśmiennictwa lotniczego — nie będzie przyczyną dokonania przełomu w ustosunkowaniu się społeczeństwa do sprawy lotnictwa. Książka bowiem została wydana w 500 + 131 (pięćset plus sto trzydzieści jeden) egzemplarzach. Oznacza to, że książka J. Osinińskiego dotrze do rąk niewielkiej tylko grupy wybranych czytelników i będzie „białym krukiem” nie tylko w prywatnych, ale nawet w bibliotekach publicznych.

Na wstępie autor pisze o swojej książce, co następuje: „Praca jest pierwszą próbą ujęcia całokształtu transportu lotniczego, dziełziny w Polsce mało znanej... Obejmuje zarówno ekonomikę, jak technikę oraz planowanie.

Materiał podzielony został na cztery części. Część pierwsza (rozdziały I—II) daje ogólną charakterystykę transportu lotniczego, jego zastosowania i osiągnięć oraz zarys rozwoju historycznego.

W części drugiej (rozdziały III—VII) czytelnik poznaje dziedzinę zagadnień technicznych, a więc kolejno — sprzęt (samoloty i śmigłowce), porty lotnicze i inne urządzenia naziemne, zasady ruchu lotniczego, personel lotniczy oraz eksploatację techniczną samolotu.

Po wiadomościach ogólnych i technicznych w części trzeciej (rozdziały VIII—X) omówione są zagadnienia ekonomiczne, a więc zasady eksploatacji handlowej, organizacja oraz podstawy planowania transportu lotniczego.

Część czwarta, obejmująca rozdział ostatni (XI), omawia warunki rozwojowe i osiągnięła transportu lotniczego w Polsce Ludowej na tle Planu 6-letniego.

Książka ma służyć zarówno czytelnikom interesującym się transportem lotniczym tylko ogólnie (mogą oni zadowolić się częścią pierwszą i ostatnią książki), jak i młodzieży studiującej ten przedmiot w wyższych uczelniach ekonomicznych (w tym celu zostały rozszerzone rozdziały dotyczące eksploatacji technicznej i handlowej), jak również pracownikom transportu lotniczego, z których każdy znajdzie w książce jakąś młję sobie znana dziedzinę. Dla tej kategorii czytelników wprowadzono uzupełnienia drobnym drukiem.”

Jak wynika z powyższej wypowiedzi autora, postawił on przed sobą trudne do wykonania zadanie zamknięcia w jednym opracowaniu bardzo cennej treści, przeznaczonej dla różnych grup odbiorców, poczynając od laików, przez młodzież przygotowującą się na wyższych uczelniach do wykonywania zawodu transportowca, aż do aktywnych pracowników transportu lotniczego. W tak zamierzonym opracowaniu trudno było oczywiście autorowi zachować bezbłędne porządki i właściwą szczegółowość ujęcia poszczególnych tematów, składających się na treść książki.

Zdaje się nie ulegać wątpliwości, chociaż autor wyraźnie tego nie precyzuje, że głównym jej odbiorcą mieli być pracownicy handlowo-eksploatacyjni transportu lotniczego „in spe” — studjujący na wyższych uczelniach, ew. już pracujący w PLL — LOT. Jeżeli tak, to przy aż nazbyt wielkiej — zresztą bardzo interesującej i z dużym zacięciem dydaktycznym przedstawionej — szczegółowości opracowania części ogólnej i technicznej, obejmującej objętościowo ca 200 stron druku, nazbyt uboga jest w książce część handlowo-eksploatacyjna, którą autor zamknął w trzech krótkich rozdziałach: Rozdz. VIII — „Eksploatacja handlowa”; Rozdz. IX — „Organizacja”; i Rozdz. X — „Zasady planowania”. Szczególnie ten właśnie ostatni temat, najbardziej istotny dla transportowca pionu handlowo-eksploatacyjnego, został potraktowany w sposób wyjątkowo oszczędny, jeśli nie powiedzmy — „nipo macoszemu”. Całe ważne zagadnienie planowania transportu lotniczego, ujęte w podrozdziałach: 1. — „Metodyka”; 2. — „Wskaźniki techniczno-ekonomiczne”; 3. — „Tematyka” — zostało zawarte na 7-miu stronach książki.

Już to proste porównanie objętościowe — 200 i 60 oraz 60 i 7 stronie mówi o tym, że proporcja w opracowaniu zagadnień handlowo-eksploatacyjnych w stosunku do zagadnień techniczno-eksploatacyjnych nie została w książce właściwie zachowana. Nie znaczy to, że ta druga część książki została potraktowana zbyt szeroko; wprost przeciwnie, treściwe opracowanie tej części, w stosunku do koniecznego minimum wiadomości, potrzebnych ekonomście-eksploatatorowi, jest uchwyciona właściwie. Naczyty to natomiast, że niedosć wy-czerpująco autor opracował główną część książki — dla której została ona napisana. Rzuci się tu w oczy przede wszystkim w stosunku do Rozdz. X, mówiącego o zasadach planowania transportu lotniczego. Rozdział ten zawiera tylko krótkie wyliczenie wskaźników techniczno-ekonomicznych oraz szczerpe omówienie formułarzy planu transportu, bez dostatecznych wskazań analitycznych, które w takiej książce byłyby dla pracowników handlowo-eksploatacyjnych bardzo cenne. W rozdziale tym autor słowem nawet nie wspomina o planach operacyjnych, metodach walki o poprawę wskaźników planu handlowo-eksploatacyjnego, planu kosztów itp. interesujących ekonomistę zagadnień.

Nie należy sądzić, że autor, świetny znawca problematyki transportu lotniczego, nieświadomie dopuścił się tego stosunkowo poważnego niedopatrzenia, podobnie, jak nie należy sądzić, że wydanie książki w nakładzie 500 + 130 egzemplarzy jest nieświadomym niedopatrzeniem wydawcy. Oba te niedopatrzenia mają prawdopodobnie to samo źródło — którego sens rzeczowy wydaje się być co najmniej wątpliwy.

Książka J. Osńskiego, pomimo omówionej niedomogi, zawiera treść bogatą i niezwykle interesującą, a ze względu na swoją encyklopedyczność — uzupełnia wiele luk naszego piśmiennictwa fachowego. Wielkim walorem książki jest przejrzysty i logiczny układ tematyczny, wysoce dydaktyczny sposób referowania przedmiotu, a również bezbłędna terminologia i styl — czyni pracę bardzo pochylnie wyróżnia się spośród masy publikowanych przez Wydawnictwa Komunikacyjne opracowań. Bogata szata graficzna (143 rysunki i fotografie) — to dalszy walor książki J. Osńskiego.

Współautorem książki J. Osńskiego jest mgr. inż. T. Nowiński, który opracował dwa podrozdziały w III-cim rozdziale książki, a mianowicie podrozdziały mówiące o budowie i charakterystyce płatowców oraz o zespołach napędowych samolotu.

Opracowanie techniczne książki bardzo staranne, podobnie, jak korekta. Papier druk. kat. kl. V/70 g., a więc lepszy, niż stosowany dla wydawnictw tego rodzaju, co łącznie ze skuteczną okładką książki podnosi jej wartość handlową i użytkową. (Stron 272, cena egz. zł 28.70).

Recenzję opracował K. Rojek

WYKORZYSTANIE PRÓŻNYCH PRZEBIEGÓW

Na temat wykorzystania próżnych przebiegów samochodów ciężarowych pisano bardzo wiele. Rozwiązanie tego problemu poprzedzi szereg artykułów, publikowanych na łamach prasy fachowej, jak również i na łamach prasy codziennej. To najbardziej oczywiste i najłatwiej dosięgalne marnotrawstwo w eksploatacji taboru samochodowego, było jednakże niezłatwe do zlikwidowania. Po wielu dyskusjach, konferencjach, naradach i wspomnianych artykułach zostało wydane w 1952 r. rozporządzenie Rady Ministrów, które dało podstawy do zbudowania właściwej organizacji wykorzystania próżnych przebiegów. Organizacja ta została oparta o placówki spedycyjne PKS. W ciągu dwóch ostatnich lat akcja wykorzystania próżnych przebiegów rozwijała się coraz szerzej i coraz lepsze daje wyniki. Jednakże jest i wiele niedociągnięć na od-cinku tej akcji, których usunięcie umożliwiłoby jeszcze bardziej jej rozwój.

Jednym z takich niedociągnięć, może nawet najważniejszym, jest to, że wiele instytucji rozporządzających samochodami, a właściwie wielu pracowników tych instytucji, nie jest w wystarczający sposób poinformowanych o wadze zagadnienia wykorzystania pustych przebiegów, o obowiązujących przepisach w tym zakresie, o oszczędnościach jakie ta akcja przynosi gospodarce narodowej, wreszcie o korzyściach materialnych wynikających z tej akcji dla przedsiębiorstwa posiadającego samochody, jak i dla jego pracowników.

Z powyższych względów należy uważać za bardzo słuszne wydanie broszury napisanej przez Ignacego Cieplaka i Władysława Węgiełka p. t. „Wykorzystanie próżnych przebiegów samochodów ciężarowych”. Broszura ta ukazała się ostatnio na rynku księgarskim, wydana przez Wydawnictwa Komunikacyjne.

W pierwszym rozdziale znajdujemy w broszurze omówienie zagadnienia wykorzystania pustych przebiegów od strony ekonomiki transportu samochodowego. Autorzy poruszają w tym rozdziale, w krótkiej syntetycznej formie takie problemy, jak: organizacja i warunki pracy transportu samochodowego, podział zadań w ciężarowym transporcie drogowym, konieczność wykorzystania próżnych przebiegów i wpływ ich wykorzystania na wydajność taboru oraz doświadczenia radzieckie w tym zakresie.

Rozdział drugi poświęcony jest omówieniu przepisów obowiązujących w zakresie wykorzystania pustych przebiegów oraz omówieniu organizacji placówek spedycyjnych, taryf, rozliczeń i premii.

W rozdziale trzecim znajdujemy wnioski, jakie wynikają z dotychczasowego przebiegu akcji i perspektywy jej dalszego rozwoju.

Na końcu broszury załączony jest spis placówek spedycyjnych PKS, wykaz linii regularnych PKS i linii ekspresowych.

Broszura jest napisana w bardzo przystępnej i zrozumiałej formie i zawiera wiele praktycznych wiadomości zarówno dla korzystających z przewozów w ramach akcji wykorzystania pustych przebiegów, jak i dla pracowników komórek spedycyjnych.

Wydaje się, że ze względu na informacyjny charakter broszury, powinna ona znaleźć się nie tylko w rękach personelu kierowniczego, lecz również w rękach każdego kierowcy samochodu ciężarowego.

Nie ulega wątpliwości, że omawiana broszura jest cenną pozycją „Wydawnictw Komunikacyjnych” i przyczyni się do szerszego, dalszego rozwoju akcji wykorzystania pustych przebiegów.

Recenzję opracował A. R.

Informacje Wyd. Komunikacyjnych

TEMATYCZNY PLAN WYDAWNICZY NA 1955 R.

Wydawnictwa Komunikacyjne przygotowują na rok 1955 wiele nowych książek technicznych i gospodarczych z zakresu komunikacji i łączności.

W celu zaznajomienia naszych czytelników z zamierzeniami Wydawnictw Komunikacyjnych podamy poniżej tytuły najważniejszych książek w dziedzinie transportu, jakie znajdują się na półkach księgarskich Domu Książki w 1955 r.

KOLEJNICTWO

Służba mechaniczna:

	Zasięg*)	ark.	wyd.**)
Oczyszczanie cystern kolejowych	I	2	
Naprawa resorów	II	10	
Podręcznik dla palacza parowozowni	II	7	
Malowanie wagonów	II	8	
Walka z osadem kamienia kotłowego	III	19	
Organizacja gospodarki wagonowej (tł. z ros.)	III	36	
Podstawy konstrukcji wagonów	IV	20	
Konstrukcja i projektowanie parowozów	IV	55	

Służba drogowa:

Wytyczne dla zapobiegania pożarom na kolei	I	4	
Sygnalizacja w służbie drogowej	I	4	
Bieżące utrzymanie toru	I	4	
Walka z peizaniem szyn	II	7	
Kolejowa służba drogowa. Szyny	III/IV	4	
Kolejowa służba drogowa. Skrajnie	III/IV	3	
Kolejowa służba drogowa. Podkłady	III/IV	4	
Maszyny budowlane i drogowe (tł. z ros.)	IV	33	

Służba ruchu:

Bezpieczeństwo pracy w służbie ruchu	I	6	
Sygnalizacja w służbie manewrowej	I	2	

*) Przez zasięg należy rozumieć poziom opracowania i przeznaczenia książki. W wydawnictwach technicznych istnieje pięć zasięgów:

- zasięg I — książki o charakterze popularyzującym zagadnienia techniczne wśród szerokiego ogółu społeczeństwa,
- zasięg II — książki dla robotników przyuczonych i wykwalifikowanych,
- zasięg III — książki dla mistrzów i techników,
- zasięg IV — książki dla inżynierów,
- zasięg V — prace naukowe i badawcze, słowniki, encyklopedie techniczne itp.

**) Arkusz wydawniczy jest jednostką obliczeniową, określającą objętość książki. Arkusz wydawniczy zawiera 40 000 znaków pisarskich lub drukarskich. Dla orientacji można przyjąć, że 1 arkusz wydawniczy zawierający 40 000 znaków drukarskich (czcionki najwięcej używane, tzw. garmond) odpowiada 16 stronom druku formatu (A-5) najczęściej stosowanego w naszych wydawnictwach.

Hamulcowy	I	2
Ustawiacz	II	12
Elektryczny	II	15
Nastawniczy	II	22
Górka rozrządowa	II	10
Praca manewrowa na stacji (tł. z ros.)	II	18
Nowa technika na stacji (tł. z ros.)	III	17

Służba elektrotechniczna:

Urządzenia łączności okrętowej (tł. z ros.)	III	12
Biokada samoczynna	II	25
Organizacja łączności w kolejnictwie (tł. z ros.)	III/IV	35
Elektryczne urządzenia bezpieczeństwa ruchu pociągów	III/IV	85

Służba handlowa i zaopatrzenia:

O ładowaniu i wyładunku przesyłek kolejowych	II	20
O korzystaniu z wagonów towarowych	II	10

Służba elektrotrakcyjna:

Co każdy kolejarz powinien wiedzieć o elektryfikacji kolei	I	12
Obsługa elektrowozu (tł. z ros.)	II	3
Konserwowanie prostowników trójfazowych	II/III	15
Prądy błądzące	III	12
Prostowniki stykowe	III	18
Prostowniki z żarzoną katodą i inne	III	15
Podstawy trakcji elektrycznej	IV	22

Eksploatacja, prawo, ekonomika:

Planowanie przewozu przesyłek na kolejach (tł. z ros.)	II	4
Planowanie taboru na kolei (tł. z ros.)	II	9
Obrót parowozu i metody jego przyspieszania (tł. z ros.)	II	11
Plan kompleksowego usprawnienia techniczno-ekonomicznych wskaźników w parowozowni (tł. z ros.)	II	4
Ekonomika transportu kolejowego	III	40
Planowanie, statystyka i sprawozdawczość	III	27

Dział samochodowy:

Poradnik motocyklisty	I	5
Wymiana i naprawa ogumienia samochodowego w drodze	I	3
Olejenie i smarowanie samochodu	I	4
Paliwo samochodowe	I	3
Mycie i czyszczenie samochodu	II	3
Poradnik kierowcy samochodowego w gospodarstwach rolnych	II	8
Walka o obniżenie kosztów własnych w jednostkach samochodowych	II	6
Współzawodnictwo pracy kierowców	II	6
Doświadczenia bezawaryjnej pracy samochodów (tł. z ros.)	II	5
Pociągi drogowe (tł. z ros.)	II	5
Hamulce samochodowe	I	4
Organizacja i ewidencja pracy kierowcy samochodu ciężarowego	II	5
Silnik niskoprężny (gaźnikowy) — budowa i obsługa	II	6
Oleje smarne i silnik (tł. z ros.)	II	15
Ekspedycja i obsługa samochodów DKW i IFA-F8, F9, wyd. II	II	11
Przepisy o ruchu pojazdów samochodowych, wyd. III	II	9
Obsługa ciągnika C 60 z naczepą D60, N61	II	10
Obsługa autobusu międzymiastowego Star 51	II	10
Katalog części zamiennych samochodu Star W-14	II	27
Katalog części zamiennych ciągnika siodłowego C 60 z naczepą D60, N61	II	29
Katalog części zamiennych roweru	II	6
Album rysunków naprawczych samochodu „Lublin“	II	18
Finansowanie w jednostkach transportu samochodowego	II	25
Oszczędzając ogumienie samochodowe wyd. II	II	10
Analiza działalności gospodarczej przedsiębiorstw samochodowych	II	25
Naprawa silnika Star (S-42)	II/III	22
Urządzenia paliwowe silników wysokoprężnych (tł. z ros.)	II/III	40
Konstrukcja i obliczenie samochodu (tł. z ros.)	IV/III	42

Dział drogowy:

Podstawowe wiadomości o ulepszaniu i utrzymaniu dróg gruntowych. Poradnik dla robotników	I	2,5
Cieśla mostowy. Poradnik dla robotników	I	2,5
Betoniarz mostowy. Poradnik dla robotników	I	2,5

Wiadomości dla nadzorców dróg gruntowych	II	3
Odwadnianie dróg	II	10
Bezpieczeństwo pracy przy robotach drogowych	II	14
Poradnik kafarowego	II	6
Nawierzchnie żwirowe	II/III	6
Podstawy organizacji robót drogowych cz. II	II/III	16
Nawierzchnie betonowe	III/IV	23
Projektowanie ogólnie mostów	III/IV	10
Odbudowa mostów	III/IV	30
Obliczanie otworów mostów i przepustów	III/IV	16
Materiały kamienne do robót drogowych	III/IV	20

Dział lotniczy:

Astronawigacja	II	15
Vademecum nawigatora	III	30

ŻEGLUGA MORSKA**Budowa okrętów:**

Okrętowe prace kontrolne (tł. z ros.)	II	9
Drewniane wyposażenie okrętu, konstrukcja i technologia	II	10
Technologia budowy statków drewnianych (tł. z ros.)	II/III	15
Remonty silników wysokoprężnych małych i średnich mocy	II/III	22
Kontrola techniczna mechanizmów okrętowych (tł. z ros.)	II/III	7
Montaż spawanego kadłuba statku (tł. z ros.)	II/III	14
Organizacja i planowanie pracy przedsiębiorstwa budowy okrętów (tł. z ros.)	III	32
Architektura i estetyka okrętu	III/IV	18
Służby okrętowe	IV	17

Marynarka handlowa:

Stery i ich obsługa	I	8
Higiena marynarzy w klimacie tropikalnym	I	4
Logi okrętowe	II	10
Sondy okrętowe	II	8
Gospodarka palwami na statku	II	7
Radionawigacja (tł. z ros.)	II	5
Radar w żegludze morskiej	II/III	9
Okrętowe kompasy żyroskopowe	III	10
Przewóz towarów morzem (tł. z ros.)	III	28
Centrowanie układu okrętowych silników wysokoprężnych	III	12
Konosament	III	8
Degaucing i dewiacja kompasu (tł. z ros.)	III	10
Przeladunek w świetle umowy o przewóz	III	18
Umowy planowe w żegludze polskiej	III	6
Echosondy nawigacyjne (tł. z ros.)	III/IV	11
Plan ładunkowy statku morskiego (tł. z ros.)	IV	11
Frachty i taryfy morskie	IV	10

Porty:

Urządzenia elektryczne na dźwigu	II	7
Technika bezpieczeństwa pracy w porcie	II	22
Magazynier portowy	II	5
Brygadzysta portowy	II	2
Przeladunek drobnicy workowanej	II	2
Przeladunek drobnicy w opakowaniu bezciowym i cylindrycznym	II	2
Wózko-podnośnik	II	7
Z doświadczeń radzieckich mechanizacji w ładowniach statku	II	2
Regulacja morskich wybrzeży i ujść rzecznych (tł. z ros.)	II/III	24
Dźwigi pływające	II/III	8
Planowanie pracy portów	II/III	13
Rzeczoznawstwo portowe	II/III	10
Oplaty za usługi portowe	III	17
Manipulacja ładunkiem okrętowym w porcie	III	25
Magazynowanie ładunku w porcie morskim (tł. z ros.)	III	32
Transportowo-spedycyjne prace portowe (tł. z ros.)	III	6
Budowie morskie t. III	IV	33

ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA**Dział nawigacyjno-eksploatacyjny:**

Przodujące metody pracy w żegludze śródlądowej	I/II	4
Przodujące metody pracy w stoczniach rzecznych	I/II	4
Poradnik dla załogi pokładowej statków rzecznych	II	18
Poradnik dyspozytora ruchu w żegludze śródlądowej	II/III	18