

TRANSPORT

**MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY
EKONOMICIE TRANSPORTU**



	Str.
E. POKROWSKI — Bieżące zagadnienia morskiej gospodarki transportowej	1
E. TEREBUCHA — O prawidłowy rozrachunek gospodarczy w PKP	5
M. ZOBOLEWICZ — Potoki ładunków	7
JAN PEŹKO — Z doświadczeń planowania przewozów kolei wąskotorowych	10
JAN MARZEC — O lepszą pracę linii regularnych w ciężarowym transporcie samochodowym	12
J. MONDALESKI — O nowy polski konosament liniowy	15
WŁ. GÓRSKI — Ubezpieczenie środków komunikacji	17

TRANSPORTOWCY PISZA

B. DUBIEŃSKI — Koleje wąskotorowe, jako środek transportu w rolnictwie	19
J. ANACKI — Uwagi o operatywnym planowaniu przewozu ładunków w przemyśle	20
A. GACKA — Milczące brakoroby	22
W. WĘGIELEK — Wykonanie przewozów gospodarczo nieuzasadnionych	22

DZIAŁ INFORMACYJNY

C. G. — Analiza działalności gospodarczej przedsiębiorstw	23
J. B. — Przejęcie zadań transportu kolejowego przez transport samochodowy	23
S. K. — System planowo-zapobiegawczych remontów	23
Os. — Rozwój sieci punktów usługowych napraw i obsługi samochodowej	24
J. B. — Zmiana zakresu działania MTDiL w dziedzinie spółdzielczości transportowej	24
J. B. — Sprawozdawczość w nieuspołecznionym transporcie samochodowym	24
A. Ł. — Wynagradzanie kierowców PKS dokonywujących rozwózki drobnicy	25
K. K. — Tryb zaopatrzenia w produkty naftowe	25
K. K. — Gospodarka butlami do gazów technicznych	26
K. K. — Przewóz cegły w pojemnikach	26
— Ogłaszane przez Polską Izbę Handlu Zagranicznego polskie zwyczaje handlowe	26
A. Ł. — Warunki wypłaty premii za wykonanie planów produkcyjnych	26
— INFORMACJE WYDAWNICTW KOMUNIKACYJNYCH	27

KRONIKA

M. R. — Gabinet ochrony pracy PKS w Warszawie	27
H. M. — Z działalności Sekcji Ekonomiki Transportu PTE	28
— Jak pracują nasi transportowcy	31

CO CZYTAĆ

ZB. WOJTERKOWSKI — Recenzja książki inż. W. Grobickiego pt. „Bocznicie kolejowe normalnotorowe“ (III str. okładki)

Z PRASY FACHOWEJ

(IV str. okładki)

Zdjęcia na 1-szej stronie przedstawiają przodowników pracy w transporcie drogowym. Z lewej strony ob. Stefania Wawrzak, przodująca konduktorka PKS w Warszawie, odznaczona brązowym Krzyżem Zasługi oraz odznaką „Przodownika Pracy“, wyrabia przeciętnie 170—180 procent normy. Z prawej strony ob. Mieczysław Czerniawski, wzorowy kierowca I-go stopnia, zobowiązał się przejechać 235.000 km bez naprawy głównej na autobusie marki „Skoda“. Dotychczas przejechał 155.000 km.

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

Redaguje Komitet Redakcyjny

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

Sekretariat Redakcji czynny codziennie: tel. tel. 8-02-11 wewn. 785. Telefon bezpośredni 8-08-81.

Zamówienia i wpłatę na prenumeratę przyjmują urzędy pocztowe oraz listonosze miejscy i wiejscy. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju 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. 2405. 6.XII. 54 r. 5-B-152430



TRANSPORT

MIESIĘCZNIK



Rok VII

Warszawa, styczeń 1955 r.

Nr 1

E. POKROWSKI (Warszawa)

Bieżące zagadnienia morskiej gospodarki transportowej

OD REDAKCJI

Niniejszy artykuł oparty jest na referacie wygłoszonym na naradzie z czytelnikami mies. „Transport” i „Technika i Gospodarka Morska” w dniu 15 grudnia r. ub. w Gdyni przez naczelnika Wydziału Komunikacji Wodnej w Departamencie Komunikacji i Łączności PKPG, mgr E. Pokrowskiego.

Sprawozdanie z narady zamieszczone zostanie w numerze 2 „Transportu”.

Dynamiczny rozwój gospodarki Polski Ludowej wymaga nieustannego zwiększania potencjału przewozowego wszelkiego rodzaju środków transportu, a więc i potencjału przewozowego morskich środków transportowych. Jednym z elementów zwiększenia potencjału przewozowego tego zespołu środków transportowych jest nieustanne doskonalenie ich pracy eksploatacyjnej.

Realizowany przez nasz Naród pod kierownictwem Partii i Rządu system gospodarki planowej ujawnił niewyczerpane dotąd możliwości podniesienia w całym transporcie stopnia wykorzystania jego potencjału oraz pozwolił na stworzenie naukowych podstaw w zakresie eksploatacji.

Planowanie pracy morskich środków transportowych oparte jest, podobnie jak i innych gałęzi transportu, na naukowych przesłankach opracowanych i zastosowanych w Związku Radzieckim oraz na doświadczeniach własnych, uzyskanych na tym odcinku — uwzględniających nasze specyficzne położenie i warunki rozwojowe.

Do morskich środków transportowych — obok innych pomocniczych — należą przede wszystkim morską flotą handlową oraz porty morskie. Stanowią one podstawowe elementy morskiej gospodarki transportowej. Od ich wzajemnego współdziałania przy uwzględnieniu współpracy z innymi środkami transportu lądowego, oraz handlem zagranicznym zależą uzyskane wyniki.

Morska flota handlowa

W wyniku realizacji planu 6-letniego, którego zakończeniem są zadania postawione na rok 1955, tonaż polskiej floty handlowej osiągnie wzrost w stosunku do roku 1938 o blisko 180%.

W przeciwieństwie do okresu międzywojennego, kiedy flota polska nie odgrywała w gospodarce narodowej zasadniczego znaczenia i koncentrowała się głównie na obsłudze ruchu emigracyjnego oraz na przewozach — przeważnie w basenie Morza Bałtyckiego, w okresie powojennym rola jej i znaczenie uległy zasadniczej zmianie. W okresie tym od chwili powstania władzy ludowej następuje planowy, szybki wzrost tonażu floty, a z nią rozwój połączeń liniowych z krajami zaoceanicznymi, a w pierwszym rzędzie z Chińską Republiką

Ludową, Ameryką Południową, Indiami i krajami Lewantu.

Rozbudowa floty, jakkolwiek co do swoich rozmiarów niespotykana w dziejach narodu polskiego, nie nadešla jednak za rozwojem życia gospodarczego Polski Ludowej i za wzrastającymi potrzebami handlu zagranicznego. Spowodowało to konieczność dzierżawienia tonażu obcego oraz potrzebę korzystania z usług flot obcych celem przewiezienia ładunków polskich, będących w gestii własnej.

Pociągnęło to za sobą wypłacanie armatorom obcym za frachty i tenuty dzierżawne poważnych i nieraz gospodarczo nieuzasadnionych kwot, płaconych w wolnych dewizach.

W świetle zasady podkreślanej przez ekonomistów radzieckich, stwierdzającej, że przewóz własnych ładunków na obcych statkach jest w zasadzie importem usług, podczas gdy przewóz wszelkich ładunków na statkach własnych jest ich eksportem — omówione powyżej zjawisko należy uznać jako gospodarczo niekorzystne.

Pomimo nienadążenia za rozwojem gospodarki narodowej w wyniku realizacji 6-letniego programu rozbudowy floty, następuje stały wzrost świadczonych przez nią usług na rzecz polskiego handlu zagranicznego oraz handlu Niemieckiej Republiki Demokratycznej, Czechosłowacji, Węgier, a przede wszystkim Chińskiej Republiki Ludowej.

W okresie tym flota morska Polski Ludowej stała się ważnym instrumentem realizacji przewozów handlu zagranicznego oraz tranzytu. Znaczna bowiem część wszelkich ładunków przewożona jest własnym taborom morskim, przy czym udział jego w przewozie ogólnej masy ładunków, przechodzących przez porty morskie, z roku na rok stale się powiększa.

Założenia ostatniego roku planu 6-letniego przewidują utrzymanie w ramach żeglugi regularnej dotychczasowych połączeń liniowych z portów polskich do portów krajów obozu pokoju z Chińską Republiką Ludową na czele, oraz do portów kapitalistycznych, w celu zabezpieczenia własnemu handlowi zagranicznemu, oraz ładunkom tranzytowym odpowiednich środków transportu morskiego.

Przytoczone założenia z całą wyrazistością podkreślają charakter instrumentalny naszej floty. Instrumentalizm ten polega między innymi na tym, że flota nasza jest przede wszystkim instrumentem polskiego handlu zagranicznego oraz częściowo tranzytu bratnich krajów obozu pokoju. Podstawowym bowiem jej założeniem jest obsłużenie własnej masy towarowej oraz masy towarowej państw demokracji ludowej w wymianie handlowej z zagranicznymi kontrahentami.

Przez uczestniczenie w obrocie międzynarodowym broni ona w ramach swoich możliwości przewozowych państwo przed odpływem dewiz, przewożąc część ładunków znajdujących się w gestii własnej oraz zarabia dewizy dokonując przewozów masy towarowej przecho-

dzącej tranzytem i znajdującej się w gestii krajów demokracji ludowej.

W związku z powyższym należy stwierdzić, że pomimo ograniczonego — z uwagi na posiadany potencjał — udziału w obsłudze własnego handlu zagranicznego oraz tranzytu, polska flota morska jest czynnikiem przysparzającym gospodarce narodowej poważnej ilości dewiz, niezbędnych dla dalszego jej rozwoju.

Precyzując omawiany powyżej charakter instrumentalny naszej floty należy podkreślić, że nie może on być zjawiskiem żywiołowym, działającym od przypadku do przypadku — zależnie od koniunktury na rynku frachtowym, lecz powinien przejawiać się w działaniu świadomym, ujętym w Narodowym Planie Gospodarczym i korygowanym w ramach planów kwartalno-miesięcznych, opracowywanych na podstawie planów operatywnych handlu zagranicznego. W warunkach tak pojętego instrumentalizmu, plan transportowo-finansowy floty morskiej powinien być oparty i kontrolowany na ekonomicznie uzasadnionych wskaźnikach, zarówno ilościowych jak i wartościowych. Przy czym ocena wykonania planu powinna być kompleksowa, uwzględniająca wyniki analizy obydwu wspomnianych grup wskaźników — przy danej asortymentowości ładunków. Dopiero osiągnięcie planowego poziomu przez obydwie grupy wskaźników, przy uwzględnieniu ewentualnych zmian strukturalnych przewiezionych ładunków, powinno warunkować wykonanie planu.

Oczywiście dysponowanie flotą jako instrumentem naszego handlu zagranicznego wymaga nieraz dokonywania przewozów nierentownych, oraz stosowania elastycznej polityki frachtowej. Stosowanie takiej polityki nie może jednak podważać zasady rozrachunku gospodarczego, który na równi z innymi przedsiębiorstwami obowiązuje przedsiębiorstwa żeglugowe.

Zasada rozrachunku gospodarczego obowiązująca w naszej flocie zapewnia przedsiębiorstwu żeglugowemu poważną samodzielność gospodarczą, przy zachowaniu jednak zarówno ilościowych jak i jakościowych założeń — ustalonych Narodowym Planem Gospodarczym. Założenia te stwarzają zespół warunków umożliwiających osiągnięcie optymalnych wyników w działalności gospodarczej przedsiębiorstw żeglugowych przy użyciu możliwie najmniejszych nakładów.

Niestety dotychczasowa praktyka wykazała, że pojęcie „instrumentalizmu“ naszej floty nieraz było źle rozumiane zarówno przez centrale handlu zagranicznego jak i kierownictwo przedsiębiorstw żeglugowych. Wyrażało się to często ekonomicznie nieuzasadnionym zlecaniem przez centralę dokonania przewozów interwencyjnych i to w przypadkach kiedy terminy akredytów pozwalały na przewóz tego ładunku w ramach normalnej obsługi linii regularnej. Z drugiej strony u kierownictwa przedsiębiorstw żeglugowych występowały tendencje pogoni za tonomilami, polegającej na doborze takich ładunków, które przede wszystkim zapewniały jak najkorzystniejsze kształtowanie się wskaźników ilościowych, bez względu na ekonomiczne uzasadnienie tych przewozów. Jakkolwiek dobór ładunków nie zapewniał efektywności finansowej przy jednoczesnym, optymalnym kształtowaniu się wskaźników ilościowych, niemniej przewóz ich stanowił podstawę do premiowania administracji lądowej przedsiębiorstw żeglugowych. Tego rodzaju zjawiska można obserwować przeważnie w IV kwartale. W okresie tym zarówno handel zagraniczny jak i przedsiębiorstwa żeglugowe dążą do wykonania, a nawet przekroczenia „za wszelką cenę“ swoich planów.

Tymczasem zarówno plan przewozów, a przede wszystkim jego wykonanie powinno polegać na optymalnym — ekonomicznie uzasadnionym wykorzystaniu stojącego do dyspozycji potencjału floty, zgodnie z zadaniami narodowego planu gospodarczego.

Konsekwentna realizacja powyższej zasady wydaje się być jednym z najważniejszych zadań stojących obecnie przed Centralami Handlu Zagranicznego, Polfrachtem, CZPMH oraz przedsiębiorstwami żeglugowymi.

Zadania narodowego planu gospodarczego postawione przed polską flotą handlową oraz Polfrachtem sta-

wiają jako główny cel taki dobór ładunków, który chroniąc gospodarkę narodową przed dyskryminacją kapitalistycznego rynku frachtowego, zabezpieczy poprawienie jakości usług floty. Powinno to być osiągnięte między innymi przez ściślejszą koordynację jej pracy z handlem zagranicznym, co umożliwi rytmiczne wykonywanie zadań planowych zarówno central handlu zagranicznego jak i przedsiębiorstw żeglugowych. Postawione zadania nie tylko powinny zapewnić planową realizację wskaźników ilościowych, ale również zabezpieczyć rentowność dewizową floty oraz obniżkę kosztów własnych.

Problem dewizowy i rentowności floty wynika z faktu, że przedsiębiorstwa żeglugi morskiej prowadzą swoją działalność w przeważającym zakresie poza granicami kraju. Powoduje to, że znaczna część ich wpływów jak i wydatków pokrywana jest w walutach obcych.

Stąd też prowadzenie właściwej polityki dewizowej jest zagadnieniem niezmiernie ważnym. Działalności w tym zakresie nie można opierać wyłącznie na ograniczeniu do minimum wydatków płaconych w dewizach. Niemniej ważnym problemem dla gospodarki narodowej jest sprawa zwiększenia wpływów zapewniających rentowność dewizową.

Dotychczasowy plan techniczno-finansowy przedsiębiorstw żeglugi morskiej bazowany był na trzech następujących podstawowych wskaźnikach: tonach, tonomilach oraz na wartości przewozów w cenach niezmiennych i bieżących — liczonych na podstawie taryfy wewnętrznej, które z uwagi na swój charakter oraz przeznaczenie nie dawały właściwego obrazu efektów gospodarczych działalności polskiej floty handlowej, szczególnie na odcinku rentowności dewizowej oraz kosztów własnych. W tych warunkach częściowo może być usprawiedliwiona uprzednio wytykana pogoda kierownictwa przedsiębiorstw żeglugowych za „robieniem tonomil“ bez względu na rentowność dokonywanych przewozów.

W związku z powyższym, wydaje się koniecznym wprowadzenie do planu rocznego oraz planów kwartalno-miesięcznych wartościowego wskaźnika rentowności dewizowej, na kształtowanie się którego powinna być zwrócona szczególna uwaga. Jednocześnie ocena wykonania planu transportowo-finansowego, dokonywana przez przedsiębiorstwa powinna obejmować problematykę w ujęciu kompleksowym.

W ocenie tej powinno znaleźć odzwierciedlenie powiązanie wskaźników ilościowych ze wskaźnikami wartościowymi przy pełnym uwzględnieniu wykonania wskaźników: wyniku dewizowego, kosztu własnego, akumulacji i innych wskaźników techniczno-ekonomicznych.

Szczególną uwagę poświęcić należy wskaźnikowi kosztu własnego i jego obniżki, jako syntetycznemu jakościowemu wskaźnikowi planu transportowo-finansowego floty morskiej. Od kształtowania się tego wskaźnika powinien być uzależniony system premiowania pracowników administracji lądowej przedsiębiorstw żeglugowych oraz CZ PMH.

Celem stworzenia odpowiednich warunków dla świadomego kształtowania kosztu własnego przewozów dokonywanych przez flotę, zachodzi na obecnym etapie możliwość i konieczność doprowadzenia do porównywalności kosztów ponoszonych w złotych obiegowych i dewizowych.

Zagadnienie to rozpracowane dla celów analitycznych przez specjalnie w tym celu powołaną komisję, umożliwi obserwację oraz analizę na szczeblu centralnym procesu kształtowania się kosztu własnego pracy floty.

Uzyskany — w wyniku pracy komisji — postęp w zakresie metodologii planowania nie rozwiązuje jednak całości problemu i dlatego powinien on być pogłębiony. Pogłębienie to uzyska się przez doprowadzenie wskaźników kosztowych w układzie porównywalnym do planów jednostkowych i rejsowych na poszczególne obiekty pływające, celem dokonywania analizy w momencie ich powstawania. Nie zapewnia tego analiza wynikowa, dokonywana na szczeblu centralnym, już po zakończeniu procesu przewozowego.

Analiza kosztów powinna posiadać charakter konkretny i operatywnie koncentrować się na następujących węzłowych zagadnieniach:

- utrzymanie jednostki pływającej w takim stanie gotowości technicznej, który ograniczy do niezbędnego minimum zakres i częstotliwość remontów;

- skrócenie przestojów poza eksploatacyjnych przez szczegółowe i dokładne ustalenie zakresu niezbędnych remontów oraz przestrzeganie terminów odstawiania statku do stoczni — zgodnie z ustalonym w planie harmonogramem;

- współdziałanie przy skróceniu czasu postoju w portach pod za i wyładunkiem;

- właściwe wykorzystanie przestrzeni ładownej na statku;

- zmniejszanie norm zużycia materiałów pędnych i smarów przy każdorazowym uwzględnieniu miejsca zakupu bunkru i innych materiałów pod kątem widzenia oszczędności dewizowych.

Niemniej ważnym zagadnieniem od omówionych powyżej jest problem planowania oraz właściwej oceny wskaźników techniczno-ekonomicznych. Wskaźnikiem najbardziej syntetycznym, który powinien podlegać ciągłej obserwacji i analizie obok współczynnika czasu w eksploatacji, współczynnika przebiegów balastowych i wskaźnika wykorzystania zdolności przewozowej — jest wskaźnik wydajności przewozowej.

Wskaźnik ten powinien być analizowany nie tylko wynikowo przez działy planowania przedsiębiorstw żeglugowych, lecz przede wszystkim przez załogi statków.

Analiza wskaźnika wydajności przewozowej powinna ujawnić możliwości:

- poprawienia wskaźnika średniej szybkości statku; przez utrzymanie we właściwym stanie technicznym maszyn napędowych, zapewniające pełny stopień wykorzystania ich sprawności; przez należytą konserwację części podwodnej kadłuba w kierunku zmniejszenia do minimum procesu obrastania, między innymi w drodze stosowania właściwych farb kadłubowych i nowoczesnych metod konserwacji kadłuba.

- maksymalnego wykorzystania przestrzeni ładownej statku, przez właściwy dobór ładunków i współdziałanie załogi przy opracowywaniu planu sztauberskiego z równoczesnym nadzorem załadunku statku zgodnie z jego założeniami;

- poprawy współczynnika czasu w morzu. Poprawa ta powinna być osiągnięta przy współdziałaniu kierownictwa przedsiębiorstw żeglugowych. Działy eksploatacji tych przedsiębiorstw powinny opracować dla jednostek pływających na określonych trasach (np. Gdynia — Lulea) zalecenia dotyczące wyboru kursów. Zalecenia te powinny być opracowane na podstawie locji przy uwzględnieniu specyficznych warunków nawigacyjnych w poszczególnych porach roku. Przy opracowywaniu tych zaleceń działy eksploatacji powinny opierać się na doświadczeniach przodujących kapitanów floty. Niemniej ważnym zagadnieniem będzie tu również zachowanie przez załogę pełnej dyscypliny nawigacji, która wyeliminuje często występujące odchylenia ruchu statku od ustalonego kursu (tzw. myśzkowanie statku). Całkowita eliminacja tych odchyleni zostanie osiągnięta przez coraz szersze stosowanie w naszej flocie urządzeń automatycznego sterowania.

Realizacja poruszonych powyżej zagadnień powinna zapewnić wydajniejsze formy eksploatacji floty morskiej w toku wykonywania przez nią zadań postawionych przez narodowy plan gospodarczy.

Porty morskie

Porty morskie obok floty stanowią drugi niemniej ważny element morskiej gospodarki transportowej Polski Ludowej. Jako węzeł komunikacyjny, łączący transport morski z innymi środkami transportu, obsługują one własny handel zagraniczny oraz obrót towarowy krajów demokracji ludowej — przechodzący tranzytem.

Doniosłym zagadnieniem pracy naszych portów jest ich powiązanie oraz współzależność z pracą innych środków transportu: koleją, żeglugą morską i śródlądową, jak również częściowo z transportem samochodowym.

Koordinacja procesów przewozowych wspomnianych wyżej środków transportu warunkuje sprawne wykonania przez porty planu przeładunków. Z drugiej strony skrócenie czasu postoju w portach tychże środków transportu pod operacjami ładunkowymi zapewnia wyższy i bardziej ekonomiczny stopień wykorzystania ich zdolności przewozowej.

W rozwoju polskich portów morskich należy wyodrębnić od momentu Wyzwolenia następujące okresy:

- odzyskanie niepodległości w wyniku zwycięstwa Armii Radzieckiej nad faszyzmem pozwoliło włączyć do naszej gospodarki narodowej trzy porty morskie I klasy: Gdańsk, Gdynię oraz Szczecin.

- realizacja 3-letniego planu odbudowy gospodarczej zapewniła portom częściową likwidację zniszczeń wojennych oraz dynamikę rozwojową w zakresie przeładunków.

- 6-letni plan rozwoju gospodarczego oraz budowy podstaw socjalizmu włączył porty morskie w nowy system gospodarczo-organizacyjny oraz zapewnił dalszą ich odbudowę i rozbudowę, wraz z modernizacją urządzeń — szczególnie na odcinku przeładunków masowych i częściowo drobnicy.

W ostatnich latach w naszych portach wystąpiły pewne dysproporcje pomiędzy bazą techniczną i możliwością wykorzystania jej zdolności przeładunkowej, a masą ładunków naszego handlu zagranicznego oraz tranzytu.

Dysproporcje te zostały spowodowane między innymi zmianą struktury ładunków. Zjawisko to szczególnie jaskrawo wystąpiło w toku realizacji dodatkowych zadań postawionych przez gospodarkę narodową na rok 1954.

Zmiana struktury ładunków przechodzących przez porty morskie — jako wynik postępu uprzemysłowienia kraju — polega na poważnym wzroście przeładunku pracochłonnej drobnicy, przy jednoczesnym spadku przeładunków masowych, przede wszystkim węgla. Pociągnęło to za sobą stały spadek wykorzystania potencjału nowoczesnych urządzeń służących do przeładunku masówki, a przede wszystkim taśmowca w porcie szczecińskim, oraz trudności na odcinku wykorzystania nowych urządzeń dla przeładunku drobnicy, a to z uwagi na stały wzrost drobnicy ciężkiej, do przeładunku której posiadany potencjał o małej nośności nie jest dostatecznie przystosowany.

Powstałe w 1954 r. trudności zostały dodatkowo pogłębowane brakiem realności masy towarowej, zgłaszanej do planu rocznego oraz w planach kwartalno-miesięcznych przez handel zagraniczny. Szczególnie dotyczyło to grup towarowych najbardziej pracochłonnych, jak drobnica, drewno i zboże.

Niezależnie od braku realności zgłaszanej masy występowały poważne spiętrzenia przeładunków, w poszczególnych miesiącach danego kwartału, a głównie w ostatnich dekadach miesiąca. Spiętrzenia te wynikały z braku rytmiczności podejścia ładunków zarówno z lądu jak i z morza. Nierównomierność podejścia ładunków była spowodowana niedostatecznym powiązaniem planu przeładunków portowych z planami handlu zagranicznego, floty handlowej oraz Polfrachtu jako generalnego agenta naszego handlu zagranicznego.

Powodowało to powstawanie niebezpiecznych szczytów przeładunkowych oraz różne zakłócenia w pracy portów.

W tym stanie rzeczy porty nie były w stanie zapewnić sprawnej obsługi statków własnych i obcych, powodując nieekonomiczne przestoje oraz straty w dewizach (demurage, zwyzka stawek frachtowych itp.).

Celem opanowania powstałej sytuacji zarysowały się dwa rozwiązania, przy czym wybór i realizacja jednego z nich w konsekwencji zapewni portom opanowanie w r. 1955 powstałych zakłóceń oraz umożliwi skrócenie czasu postoju statków morskich, taboru kolejowego i barkowego.

Pierwsze rozwiązanie, forsowane przez czynniki reprezentujące wykonawców, polegało na:

- maksymalnym powiększeniu ilości robotników przeładunkowych, a przede wszystkim robotników zatrudnionych bezpośrednio przy przeładunku oraz dużej rezerwy;

- rozszerzeniu mechanizacji prac ciężkich i pracochłonnych przez dodatkowy zakup w latach 1955—1956 poważnej ilości taboru pływającego i urządzeń przeładunkowych — głównie dla przeładunku ciężkiej drobnicy, oraz różnorodnego sprzętu zmechanizowanego.

Wielkość sugerowanego zakupu głównie w ramach importu inwestycyjnego kształtowała się mniej więcej na poziomie limitu ustalonego na rok 1955 dla całego resortu żeglugi.

Wreszcie ostatnim składnikiem proponowanego rozwiązania powstałych trudności były ogólnikowo ujęte usprawnienia zmierzające do podniesienia w portach na wyższy poziom organizacji pracy.

Omówione pokrótce rozwiązanie jakkolwiek gwarantowało radykalną poprawę wytworzonej sytuacji w portach, szło jednak po najmniejszej linii oporu. Przerzucało bowiem cały ciężar na gospodarkę narodową przy minimalnym nakładzie wysiłków organizacyjnych ze strony kierownictwa przedsiębiorstw oraz centralnego zarządu. Oczywiście omówione powyżej rozwiązanie nie mogło być w całości przyjęte przy ustalaniu zadań planowych.

Plan transportowo-financeowy portów morskich na rok 1955 oparty został na następujących podstawowych założeniach, uwzględniających zadania postawione przez II Zjazd PZPR dla całej gospodarki narodowej;

- plan przeładunków wyrażony w tonach fizycznych, których wielkość utrzymuje się mniej więcej na poziomie przewidywanego wykonania planu na rok 1954, został ustalony w ścisłym powiązaniu z planami handlu zagranicznego, tranzytu, obrotu wewnątrz-krajowego oraz poprzez Polfracht z planem żeglugi morskiej.

- wielkość przeładunków w tono-operacjach uwzględnia ściśle powiązanie z planami: zatrudnienia, zaopatrzenia materiałowego oraz kosztów własnych.

- celem pokrycia dodatkowych potrzeb wynikających z trudności całkowitego wyeliminowania nierytmiczności podejścia ładunków, oraz odchyłń w masie towarowej, zgłaszanej do przeładunku w planach kwartalno-miesięcznych przez handel zagraniczny — stan zatrudnienia ustalony w oparciu o średnio progresywne normy oraz wielkość przeładunku w tono-operacjach, został wydatnie powiększony, szczególnie pod postacią dużej rezerwy.

- potencjał techniczny portów ulegnie nieznacznej poprawie w szczególności na odcinku urządzeń dźwigowych do przeładunku ciężkiej drobnicy, placów przeładunkowych oraz urządzeń „małej mechanizacji“.

- zwiększenie potencjału nastąpi w drodze ograniczonego zakupu z importu oraz produkcji krajowej jak również w wyniku realizacji ustalonego na rok 1955 planu remontów.

Podstawowym jednak założeniem planu transportowo-financeowego portów morskich na rok 1955, mającym zapewnić radykalne poprawienie jakościowych wyników pracy portów, a między innymi zmniejszenie nierównomierności podejścia ładunków, skrócenie czasu postoju statków pod operacjami ładunkowymi oraz obniżenie kosztów własnych — jest pełne wykorzystanie posiadanego potencjału przez wykrycie istniejących rezerw, oraz daleko idące usprawnienia techniczno-organizacyjne.

Pełne wykorzystanie posiadanego potencjału oraz usprawnienia techniczno-organizacyjne powinny być tematem codziennej uporczywej walki pracowników Centralnego Zarządu oraz portów morskich na wszystkich szczeblach organizacyjnych.

W wyniku tej walki powinny na przestrzeni roku 1955 znaleźć rozwiązanie następujące zagadnienia:

- Celem zabezpieczenia realności masy towarowej oraz niedopuszczenia do powstawania szczytów przeładunkowych należy:

- usprawnić pracę dyspozytorów portowych oraz nadać większe znaczenie dla stanowiska głównego dyspo-

zytora CZP — między innymi przez opracowanie regulaminu określającego jego uprawnienia oraz obowiązki z zakresu prac koordynacyjnych;

- wprowadzić system zawierania umów planowych pomiędzy przedsiębiorstwami portowymi C. Z. Tr. i Sp. Międzynarodowej oraz przedsiębiorstwami żeglugi morskiej i śródlądowej;

- przez zapewnienie możliwie dokładnej awizacji zapewnić większą regularność podejścia ładunków kierowanych różnymi środkami transportu.

W ramach dalszych usprawnień techniczno-organizacyjnych:

- podnieść na wyższy poziom organizację przeładunków przez zastosowanie zasady pracy „wąskim frontem“, polegającej na koncentracji sprzętu oraz brygad przeładunkowych na jednym lub kilku statkach znajdujących się pod za lub wyładunkiem;

- ustalić techniczno-ekonomiczne progresywne normy obsługi statków wyrażone w tonach na statko-dobę, przy uwzględnieniu technologii przeładunku, ilości i wydajności posiadanych urządzeń, rodzaju ładunków oraz typu statków;

- w procesie przeładunków zmniejszyć do niezbędnego minimum przerwy techniczne oraz prace manipulacyjne;

- przeprowadzić dokładne rozeznanie stanu technicznego dźwigów o dużej nośności — a szczególnie pływających, oraz ustalić technologię przeładunku dla podstawowych grup ciężkiej drobnicy.

Technologiczny proces obsługi statku powinien zapewnić maksymalne wykorzystanie tych urządzeń przede wszystkim przez szerokie stosowanie biespołowsko-szarapowskich metod pracy na dźwigach, umożliwiających osiągnięcia wysokiej wydajności. Metody te stosowane przez setki dźwigowych portu leningradzkiego pozwoliły zwiększyć wydajność dźwigów o 150—200%.

Zabezpieczyć w granicach od 80 do 90% gotowość techniczną sprzętu zmechanizowanego oraz znacznie podwyższyć stopień wykorzystania jego zdolności. Między innymi przez uporządkowanie, oraz dalszą budowę nawierzchni gładkiej na bardziej eksploatowanych nabrzeżach, oraz placach składowych przeznaczonych na drobnicę;

- rozwijać szybkościową metodę obsługi statków, stosując ją w przypadkach uzyskania gwarancji nieprzerwanego dopływu ładunków w procesie załadunku lub wyładunku statków.

- zapewnić pełne wykorzystanie przyznanej dużej rezerwy, przez szczegółowe rozpracowanie planów produkcyjnych Zakładu Robót Zastępczych, opartych na umowach zawartych między zarządami portów a przedsiębiorstwami korzystającymi z nadwyżek portowych robotników przeładunkowych.

- w ramach podwyższania gospodarności portów i obniżania kosztów własnych, opracować w planach szczegółowych i kwartalno-miesięcznych konkretny program oszczędnościowy i doprowadzić go do jego bezpośrednich wykonawców.

Program ten powinien między innymi zawierać wzrost wydajności pracy mierzonej w tonach na roboczo-godzinę dla poszczególnych grup ładunków, zadania z zakresu zmniejszania ilości prac manipulacyjnych, ilości uszkodzeń wagonów, statków, urządzeń przeładunkowych oraz ładunku, zadania zmniejszania zużycia materiałów itp. nakładów.

Ocena uzyskanych wyników pracy portów — w ujęciu kompleksowym powinna być wyrażona wskaźnikami wartościowymi w cenach stałych, które powinny być rozpracowane i zróżniczkowane zależnie od pracochłonności świadczonych usług.

Omówione pokrótce problemy, które mają zabezpieczyć wykonanie Narodowego Planu Gospodarczego na rok 1955 w zakresie żeglugi morskiej oraz portów morskich, oczywiście nie wyczerpują pełnego zakresu zadań postawionych przed szeroko pojętym aktywnym polityczno-gospodarczym. Usiłują jednak dać syntetyczny pogląd na podstawowe zagadnienia, które wydają się być w najbliższym okresie jako najważniejsze do rozwiązania.

E. TEREBUCHA (Szczecin)

O prawidłowy rozrachunek gospodarczy w PKP

Rozrachunek gospodarczy jest taką metodą planowego kierownictwa przedsiębiorstwomaj społecznymi, przy której prawo wartości i inne dzwignie ekonomicznego rozwoju wykorzystuje się w interesie mas pracujących.

Socjalistyczny podział pracy społecznej i środków produkcji pomiędzy poszczególne gałęzie gospodarki narodowej oraz oddzielne przedsiębiorstwa wymaga dokładnego porównywania kosztów zużycia pracy i środków materialnych z wynikami produkcji. Takie przeciwstawienie kosztów dochodom powinno odbywać się w ramach każdej jednostki gospodarczej.

Przedsiębiorstwo, będące na rozrachunku gospodarczym, jest z punktu widzenia finansowego w całości uzależnione od wykonania planu produkcyjnego i realizacji swej produkcji. Wysokość jego wydatków nie może przekraczać sumy dochodów. Przedsiębiorstwo pokrywa swoje koszty dochodami własnymi, ponosząc pełną odpowiedzialność za wydatkowanie środków związanych z wykonywaniem planu produkcyjnego.

Prawidłowy rozrachunek gospodarczy stwarza na kolei warunki przyspieszenia tempa wzrostu produkcji usług i akumulacji środków, pobudza do wzmożonej mobilizacji wewnętrznych rezerw produkcyjnych, sprzyja stałemu zwiększaniu się wydajności pracy, umacnia dyscyplinę finansową i produkcyjną, likwiduje elementy niegospodarności.

Nadzwyczaj ważną funkcją rozrachunku gospodarczego na kolei jest organizowanie oszczędnej gospodarki, celem stałego obniżania kosztów własnych i zapewnienia odpowiedniej rentowności przedsiębiorstwa kolejowego.

Przy rozrachunku gospodarczym szczególnie się wypukla zgodność interesów państwa, przedsiębiorstwa, czyli całego kolektynu i poszczególnych jego pracowników. Załoga przedsiębiorstwa jest zainteresowana materialnie w wykonaniu i przekroczeniu zadań planowych, polepszeniu ilościowych i jakościowych wskaźników produkcyjnych, w wykrywaniu wewnętrznych rezerw gospodarczych, w obniżaniu kosztów własnych oraz w zwiększaniu akumulacji socjalistycznej.

W transporcie kolejowym zastosowano po raz pierwszy rozrachunek gospodarczy na terenie Związku Radzieckiego. W. Lenin w 1922 r. podpisał dekret rządowy o wprowadzeniu rozrachunku gospodarczego na kolejach radzieckich. Sprzyjało to polepszeniu pracy transportu socjalistycznego i likwidacji deficytowości. W latach 1923-1924 kolej radzieckie poważnie obniżyły swoje koszty przez podniesienie wydajności pracy, zmniejszenie zatrudnienia, umocnienie dyscypliny finansowej, lepsze wykorzystanie taboru, poprawienie jakości remontów parowozów i wagonów.

Stosując od przeszło trzydziestu lat rozrachunek gospodarczy, kolej radzieckie osiągnęły w swej pracy wspaniałe rezultaty. Dziś stanowią one wzór socjalistycznej organizacji transportu kolejowego. Z wieloletniego, bogatego doświadczenia kolei radzieckich korzystają obecnie w całej pełni Polskie Koleje Państwowe.

Nasze kolejki przeszły na rozrachunek gospodarczy od 1 stycznia 1950 roku zgodnie z uchwałą Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 4 października 1949 r. Od tego czasu następuje stałe polepszanie się pracy PKP, poprawiły się wskaźniki eksploatacyjne, obniżyły się koszty własne, umocniła się dyscyplina finansowa. Nie wszystkie jednakże zadania planowe są w PKP całkowicie wykonywane. Nie uzyskano zaplanowanego statycznego załadunku wagonu towarowego, nie osiągnięto odpowiedniego wzrostu szybkości handlowej pociągów towarowych, nie otrzymano takiej obniżki kosztów własnych, jaką była zaplanowana na rok 1953.

W tym stanie rzeczy pilnym i ważnym zadaniem PKP jest likwidacja istniejących niedociągnięć w pracy eksploatacyjnej, poprawienie wskaźników technicz-

no-ekonomicznych oraz zaostrezenie walki o systematyczną obniżkę kosztów własnych. Realizacja tych zadań wymaga prawidłowego, sprawnie funkcjonującego rozrachunku gospodarczego zarówno pełnego jak też wewnątrzzakładowego. W obecnej organizacji rozrachunku gospodarczego w PKP jest jeszcze wiele wad i niedociągnięć; usunięcie ich przyczyni się niewątpliwie do dalszego usprawnienia pracy naszych kolejek, do obniżki kosztów własnych i podniesienia stopnia ich rentowności.

Rozrachunek gospodarczy obecnie stosowany w PKP

Zgodnie z obowiązującym ustawodawstwem na pełnym rozrachunku gospodarczym znajduje się jako całość przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe”. Realizuje ono wszystkie zasady pełnego rozrachunku gospodarczego.

Na pełnym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym pracują poszczególne dyrekcje okręgowe. Pozornie wydaje się, że w zakresie realizowania zasad rozrachunku gospodarczego nie ma poważnych różnic pomiędzy przedsiębiorstwem PKP jako całością a dyrekcjami okręgowymi. Zdawałoby się, że są to tylko różnice natury formalno-prawnej. W istocie jednak, rozrachunek gospodarczy w DOKP powinien być traktowany inaczej, niż w całym przedsiębiorstwie PKP. Wynika to z charakteru pracy PKP, jako przedsiębiorstwa transportowego.

Podmiotem pełnego rozrachunku gospodarczego zasadniczo powinna być taka jednostka gospodarcza, w której przeciwstawianie całkowitych kosztów dochodom jest faktycznie możliwe i finansowo uzasadnione. Warunek ten na kolei może być spełniony tylko w odniesieniu do przedsiębiorstwa PKP jako całości. Ustalenie ścisłej współzależności pomiędzy wykonaną pracą a uzyskanymi dochodami taryfowymi jest w jednostkach terenowych PKP dosyć trudne. Wyjaśni to następujący przykład.

Pociąg osobowy Warszawa-Szczecin, przebiegający przez obszar czterech dyrekcji okręgowych: warszawskiej, poznańskiej, łódzkiej i szczecińskiej, powoduje powstawanie określonych kosztów i dochodów. Największy wkład pracy, a przez to i kosztów, posiada dyrekcja warszawska, dająca tabor, paliwo, drużyny parowozowe i konduktorskie. Dyrekcja szczecińska ponosi koszty manewrowania pociągu do czasu jego powrotu oraz koszty pobrania wody, uzupełnienia paliwa, pobytu drużyn parowozowych i konduktorskich. Dyrekcje poznańska i łódzka ponoszą najmniejsze koszty, gdyż ich rola polega tylko na postawieniu do dyspozycji pociągu swych dróg, urządzeń sygnalizacyjnych i zabezpieczających, urządzeń stacyjnych itp.

Wpływy uzyskiwane ze sprzedaży biletów pasażerskich na trasie Warszawa-Szczecin są zupełnie niezależne od wysokości kosztów poniesionych przez poszczególne dyrekcje okręgowe. Może się zdarzyć, że większość biletów na ten pociąg będzie wykupiona nie w dyrekcji warszawskiej, lecz w dyrekcjach poznańskiej i łódzkiej, których udział w kosztach jest najmniejszy. W takiej sytuacji przeciwstawianie rzeczywistych wpływów dyrekcji faktycznym wydatkom jest nielogiczne. Wpływy muszą być podzielone pomiędzy dyrekcje według pewnych kryteriów. Ustalenie dokładnych kryteriów oraz właściwej techniki rozliczeń wpływów napotyka na duże trudności. W PKP bierze się, jako podstawę do obliczenia wysokości dochodów danej jednostki, ilość i rodzaj wykonywanej pracy, wyrażonej w określonych miernikach; dochodowość jednostek terenowych obliczona na tej zasadzie zależy przede wszystkim od wysokości stawek obrachunkowych ustalonych jednolicie dla całego przedsiębiorstwa PKP w oparciu o przeciętne koszty planowe. Nadzwyczaj ważnym czynnikiem podziału wpływów pomiędzy dyrekcje jest dokładność w usta-

leniu średniej wysokości kosztów, gdyż od tego zależy wysokość stawek obrachunkowych. Im dokładniejsze będzie rozliczenie wpływów, tym realniejsze będą dochody poszczególnych dyrekcji okręgowych.

Należy stwierdzić, że przy tej metodzie podziału wpływów za przewozy istnieje niebezpieczeństwo popełniania pewnych błędów w obliczaniu wysokości dochodów, przypadających na rzecz każdej dyrekcji okręgowej, ponieważ dokładne ustalenie przeciętnych kosztów planowych oraz na nich opartych stawek obrachunkowych może napotykać na duże trudności. Dlatego też mierzenie efektywności pracy dyrekcji okręgowej wyłącznie stopniem jej rentowności nie jest wystarczające. Lepszym instrumentem kontroli wydatków dyrekcji jest badanie kosztów jednostkowych poszczególnych mierników pracy.

Z powyższego wynika, że dyrekcje okręgowe muszą stosować zarówno zasady pełnego rozrachunku gospodarczego, przeciwstawiając wydatki dochodom, jak też zasady spotykane przy ograniczonym rozrachunku gospodarczym, ustalając normy planowe kosztów jednostkowych mierników pracy i kontrolując ich wykonanie. Tym się różni rozrachunek gospodarczy dyrekcji od rozrachunku gospodarczego przedsiębiorstwa PKP jako całości.

Oddziały eksploatacyjnego PKP i niektóre oddziały terenowe, znajdujące się na ograniczonym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym, nie realizują zasady uzależniania wydatków od dochodów, nie mają własnych środków trwałych i obrotowych, nie sporządzają samodzielnych bilansów. Kontrola ich wydatków odbywa się za pomocą planowych norm kosztów jednostkowych poszczególnych mierników pracy. Oddziały nie rozliczają się z DOKP według wielkości wykonanej pracy i stawek obrachunkowych. Finansowanie ich przeto jest w praktyce niezależne od ilości i jakości wykonanej pracy. Utworzenie osobnych rachunków rozliczeniowych w NBP nie rozwiązuje sprawy ich prawidłowego finansowania. Rozrachunek gospodarczy wewnątrzzakładowy w PKP znajduje się dopiero w początkowej fazie. Próby w zakresie rozrachunku wewnątrzzakładowego są prowadzone przez parowozownię w Bydgoszczy.

Widzimy więc, że rozrachunek gospodarczy w PKP wymaga jeszcze wielu usprawnień. Szczególnie pilną sprawą jest wprowadzenie pełnego rozrachunku gospodarczego w oddziałach terenowych oraz wewnątrzzakładowego rozrachunku gospodarczego w działach produkcyjnych i brygadach.

Możliwości usprawnienia i pogłębienia rozrachunku gospodarczego PKP

Zakres i wielkość pracy oddziałów terenowych PKP wymaga przejścia tych jednostek na pełny rozrachunek gospodarczy. Na kolejach radzieckich pracują od wielu lat na pełnym rozrachunku gospodarczym parowozownie, elektrowozownie, wagonownie, stacje kolejowe (rozrządowe, towarowe i osobowe), oddziały drogowe i teletechniczne, rejonowy budynków i t. p. W 1953 r. wprowadzono pełny rozrachunek gospodarczy w oddziałach terenowych kolei czechosłowackich. U nas są czynione w tej dziedzinie dopiero próby i badania. Ukończenie badań i szczegółowe opracowanie zasad pełnego rozrachunku gospodarczego w oddziałach PKP jest sprawą nadzwyczaj pilną.

Aby oddziały terenowe PKP mogły realizować zasady pełnego rozrachunku gospodarczego muszą istnieć następujące warunki:

- 1) Jednoosobowe kierownictwo i całkowita samodzielność jednostek terenowych w zakresie realizacji planu przewozowo-finansowego,
- 2) posiadanie przez jednostkę gospodarczą przydzielonych jej środków trwałych (budynków, urządzeń technicznych, taboru, narzędzi itp.),
- 3) posiadanie własnych środków obrotowych (normatywnych zapasów materiałów, paliwa i części pasowych maszyn, środków pieniężnych i innych),
- 4) otwarcie osobnego rachunku rozliczeniowego w NBP,

5) sporządzanie oddzielnego bilansu i pełnej sprawozdawczości,

6) ustalanie mierników pracy i stawek obrachunkowych, według których wypłaca się wynagrodzenie za wykonaną pracę,

7) finansowanie jednostek terenowych w zależności od wielkości pracy i stawek obrachunkowych z prawem samodzielnego rozporządzania wydzielonymi środkami przy zachowaniu dyscypliny finansowej,

8) istnienie zatwierdzonych regulaminów rozrachunku gospodarczego dla poszczególnych jednostek PKP,

9) wysoki poziom oddolnego planowania,

10) dobrze zorganizowana ewidencja rachunkowa i statystyczna oraz prawidłowa sprawozdawczość,

11) dysponowanie przez kierownika jednostki terenowej funduszem przeznaczonym na nagrody dla wyróżniających się pracowników;

12) należyta organizacja pracy politycznej i kulturalno-wychowawczej wśród szerokich mas pracowników kolejowych.

Stworzenie wyżej wymienionych warunków, niezbędnych dla przejścia jednostek terenowych PKP na pełny rozrachunek gospodarczy, jest całkowicie możliwe. Wydzielenie środków trwałych wymaga szczegółowych danych co do rodzaju, ilości i wartości obiektów. Danych tych dostarczy generalna inwentaryzacja środków trwałych kolei, mająca się odbyć w najbliższym czasie. Obliczenie potrzebnych wyodrębnionej jednostce środków obrotowych nie jest trudne, ponieważ istnieją ustalone normatywy (oprócz środków pieniężnych). Rachunki rozliczeniowe w NBP zostały już dla niektórych jednostek gospodarczych PKP otwarte.

Przejście jednostki wyposażonej we własne środki trwałe i obrotowe na samodzielny bilans nie spowoduje żadnych trudności. Nie będzie to nawet wymagało w skali całego przedsiębiorstwa PKP zwiększenia personelu finansowo-księgowego pod warunkiem uproszczenia organizacji i techniki rachunkowości kolei.

Pewnych wysiłków wymaga ustalenie mierników pracy i stawek obrachunkowych za wykonaną pracę. Każda jednostka kolei musi mieć odpowiednie mierniki pracy i określone stawki obrachunkowe. Ustalając mierniki pracy, można wzorować się na kolejach radzieckich. W parowozowniach ZSRR przykładowo do niedawna stosowano następujące mierniki pracy:

- a) 1000 parowozo-km w ruchu towarowym różnego rodzaju,
- b) 1000 parowozo-km w ruchu pasażerskim (poc. osobowe, pośpieszne, przyspieszone, podmiejskie i inne)
- c) 10.000 tono-km brutto osobno dla ruchu towarowego i pasażerskiego,
- d) 1000 parowozo-km przebiegu pomocniczego osobno dla ruchu towarowego i pasażerskiego,
- e) 1000 parowozo-godz. w ruchu gospodarczym (przewóz szyn, podkładów, piasku itp.)
- f) 1000 parowozo-godz. pracy manewrowej.

Stawki obrachunkowe oblicza się na podstawie planowej kalkulacji odpowiednich mierników pracy. Kalkulacja kosztu własnego miernika obejmuje koszty bezpośrednie wydziałowe i ogólne danej jednostki gospodarczej. Po doliczeniu do kosztu własnego ustalonego zysku otrzymuje się stawkę obrachunkową.

Przed przejściem jednostek terenowych na pełny rozrachunek gospodarczy należy przygotować dużą ilość prawidłowych obliczeń kosztów własnych jednostek pracy. Kalkulacje te muszą być całkowicie realne. W wypadku odchylenia od stanu rzeczywistego spowodują one ustalenie fałszywych stawek obrachunkowych, co w konsekwencji spowoduje straty i brak środków obrotowych (w przypadku zaniżenia kalkulacji) lub też przyniesie niezasłużoną, wysoką rentowność (w razie ustalenia zbyt wysokich kosztów).

Dla zapewnienia prawidłowej kalkulacji kosztów jednostkowych poszczególnych mierników pracy, na-

leżałoby zebrać dane kalkulacyjne ze wszystkich dyrekcji okręgowych, przeanalizować je i na tej podstawie ustalić realne koszty własne.

Finansowanie jednostek terenowych opierać się powinno o ilość i rodzaj wykonanej pracy. Przy końcu miesiąca wszystkie jednostki będące na pełnym rozrachunku gospodarczym obliczają ilość poszczególnych mierników wykonanej pracy, przemnażają przez stawki obrachunkowe i otrzymują sumy należne im od dyrekcji okręgowej. Zafakturowane na dyrekcję należności jednostek gospodarczych PKP stanowią podstawę ich finansowania. Sumy te przelewa dyrekcja na konta bankowe jednostek kolei. W razie potrzeby mogą być wprowadzone wypłaty zaliczkowe.

Wypłacone jednostkom gospodarczym należności za wykonaną pracę przeciwstawia się w dyrekcjach dochodom uzyskanym od klientów za sprzedaż usług parowozowych. Dyrekcje będą dążyły do tego, aby faktyczne dochody pokrywały z nadwyżką wypłaty na rzecz jednostek podległych. W dyrekcjach planowo deficytowych zajdzie konieczność planowego ich dofinansowywania kosztem dyrekcji, wykazujących, z powodu swego położenia geograficznego, wysokie dochody.

Dla sprawnego funkcjonowania pełnego rozrachunku gospodarczego w jednostkach terenowych należy wprowadzić odpowiednie regulaminy. W szczególności trzeba określić wysokość potrąceń ze stawek obrachunkowych w wypadku obniżenia jakości wykonanej pracy.

Prawidłowe zorganizowanie planowania oddolnego oraz ewidencji księgowej i statystycznej w jednostkach, przechodzących na pełny rozrachunek gospodarczy, nie powinno nastroczać większych trudności. Wbrew pozorom nie spowoduje to zwiększenia etatów planistów, księgowych i statystyków. Nastąpią jedynie przesunięcia personalne w ramach DOKP. Część pracowników działu finansowo-księgowego dyrekcji będzie skierowana do pracy w jednostkach terenowych.

Przejsiecie dużej ilości jednostek kolei na pełny rozrachunek gospodarczy wiąże się z potrzebą wzrostu poziomu uświadamienia politycznego szerokich mas kolejarzy. Pracownicy kolei muszą zrozumieć istotę i sens pełnego rozrachunku gospodarczego PKP oraz

zdać sobie sprawę z korzyści, jakie stąd wynikają dla gospodarki narodowej i każdego pracownika oddzielnie.

Obok pełnego rozrachunku gospodarczego powinien funkcjonować w PKP wewnętrzzakładowy rozrachunek gospodarczy w brygadach parowozowych i remontowych, w poszczególnych pociągach, na stacjach wodnych oraz w innych działach pracy kolei.

Wewnętrzzakładowy rozrachunek gospodarczy posiada inne metody i formy niż pełny rozrachunek gospodarczy. Nie ma w nim takich elementów jak zysk, kredytowanie, osobny rachunek rozliczeniowy w banku, odrębny bilans itd. Jednostki, będące na wewnętrzzakładowym rozrachunku gospodarczym, nie mają samodzielności majątkowej, nie mogą rozporządzać same środkami trwałymi i obrotowymi.

Najistotniejszym elementem wewnętrzzakładowego rozrachunku gospodarczego jest bezpośrednie normowanie kosztów pracy żywej i uprzedmiotowionej w środkach produkcji.

Każda brygada lub inna jednostka, stosująca u siebie zasady wewnętrzzakładowego rozrachunku gospodarczego, musi mieć szczegółowo opracowane normy kosztów pracy, kosztów zużycia materiałów, paliwa i energii elektrycznej. Normy ustala się na jednostkę miernika pracy. Brygada powinna posiadać swój własny plan produkcyjno-finansowy oraz dokładną sprawozdawczość z wykonania planu. Wzorując się na pracy kolei radzieckich, należałoby wprowadzić umowy zawierane przez kierownictwo jednostek PKP z poszczególnymi brygadami lub innymi jednostkami, będącymi na wewnętrznym rozrachunku gospodarczym. W umowie podaje się szczegółowo zobowiązania brygady co do osiągnięcia odpowiednich wskaźników produkcyjno-finansowych oraz zobowiązania kierownictwa jednostki kolei co do wypłaty ustalonych w umowie premii za osiągnięcie oszczędności, przy pełnym wykonaniu planowych zadań produkcyjnych.

Wprowadzenie rozrachunku gospodarczego oraz jego dalsze pogłębianie należy niewątpliwie do najważniejszych i nاپilniejszych zadań PKP. Od realizacji tych zadań w dużym stopniu zależy polepszenie pracy PKP oraz skuteczność walki o obniżkę kosztów przewozów kolejowych.

M. ZOBOLEWICZ (Warszawa)

Potoki ładunków

Potokiem ładunku nazywamy przewóz jednorodnej masy po określonej drodze przewozu, w pewnym ustalonym czasie, np. dobowy potok węgla na magistrali węglowej Śląsk — Gdynia. Wielkość potoku ładunku ulega zmianie w zależności od dopływu lub odpływu ładunków na drogę przewozu. Te dopływy i odpływy nazywamy „strugami ładunku”. Pod mianem strugi ładunku rozumiemy przewóz jednorodnej masy z miejsca jej naładunku do miejsca wyładunku. Drogę przewozu, określoną miejscem naładunku i wyładunku masy przewozowej, nazywamy „relacją przewozową”. Wobec tego strugę ładunku można zdefiniować, jako przewóz jednorodnej masy w określonej relacji.

Wielkość strugi ładunku, w odróżnieniu od wielkości potoku ładunku, nie ulega zmianie na całej drodze przewozu. Przewozy dokonywane na obszarze całego kraju, składają się z poszczególnych strug ładunków, które łączą się i tworzą potoki ładunków.

Omówienie na wstępie terminologii, przed przystąpieniem do właściwego tematu, wydaje się konieczne dla uniknięcia ewentualnych nieporozumień.

W warunkach gospodarki socjalistycznej, gdzie cała działalność gospodarcza kraju podporządkowana jest najpilniejszemu zaspokojeniu potrzeb mas pracujących, obowiązuje zasada racjonalnego wykorzystania wszyst-

kich istniejących środków produkcji, a więc również środków transportowych.

Działalność transportu, jak wiadomo ma charakter wtórny, i jak pisze Marks „... jest kontynuacją procesu produkcji w granicach procesu obrotu i dla procesu obrotu”. (K. Marks, „Kapitał” t. II str. 148 wyd. ros. 1949 r.) — Stąd wniosek, że zagadnienie racjonalnego wykorzystania środków wytwórczych w transporcie ma znacznie szerszy zakres, niż to ma miejsce w przemyśle i rolnictwie. W transporcie niezależnie od konieczności racjonalnego wykorzystania taboru i urządzeń technicznych i oszczędnego zużycia materiałów, należy dążyć do likwidacji wszelkich przewozów zbędnych, gospodarczo nieuzasadnionych.

Wynmana przedmiotów i ludzi pomiędzy poszczególnymi rejonami, dokonywana przy pomocy transportu, odbywa się w rozmaitych kierunkach i w zależności od kierunków przewozu kształtuje się i rozwija sieć komunikacyjna w danym kraju.

Ośrodki gospodarcze, obsługiwane przez daną linię komunikacyjną, stanowią rejon ciężenia tej linii. Niektóre linie komunikacyjne obsługują tylko ośrodki gospodarcze, leżące w zasięgu rejonu ciężenia i mają znaczenie drugorzędne jako linie miejscowego znaczenia. Inne linie natomiast, niezależnie od obsługi własnych

rejonów ciężenia, biorą udział w obsłudze dalszych rejonów, wymieniających między sobą ładunki za pośrednictwem tych linii i mają wówczas charakter linii pierwszorzędnych (magistrali), na których odbywają się przewozy miejscowe i tranzytowe. Wskutek tego, nasilenie przewozów na pewnych liniach jest bardzo duże, na innych zaś słabsze. Do nasilenia przewozów, dostosowujemy wyposażenie techniczne poszczególnych linii transportowych.

W gospodarce planowej istnieją wszelkie warunki likwidacji marnotrawstwa sił wytwórczych, co w odniesieniu do transportu znajduje swój wyraz w likwidacji wszelkich przewozów zbędnych i w dążeniu do pełnego wykorzystania zdolności produkcyjnej istniejących urządzeń transportowych.

Budowa zakładów przemysłowych w pobliżu złóż naturalnych, budowa kombinatów, tj. zespołów przemysłowych wzajemnie uzupełniających się, ma na celu zredukowanie a nawet całkowitą likwidację niektórych przewozów. Właściwe rozmieszczenie przemysłu i usprawnienie dystrybucji materiałów, surowców i artykułów pierwszej potrzeby ma duży wpływ na zmniejszenie się przewozów.

Chcąc ustalić słuszną perspektywę rozwoju poszczególnych linii i całej sieci komunikacyjnej w kraju, musimy być zorientowani, w jakim stopniu obciążone są przewozami poszczególne linie komunikacyjne, jakie są możliwości dalszego dociążenia z uwagi na przewidziany wzrost przewozów, innymi słowy, musimy być zorientowani jak się kształtują i jak się będą kształtować w przyszłym okresie potoki ładunków.

Nie chcąc być zaskakiwanym przez życie i nie chcąc dopuścić do tworzenia się powikłań i wszelkiego rodzaju trudności transportowych, jak również nie chcąc dopuścić do przeinwestowania w transport, należy pilnie śledzić kształtowanie się potoków ładunków na poszczególnych liniach komunikacyjnych, ustalać wielkości potoków na okres przyszły i wyciągać odpowiednie wnioski, mające na celu przeciwdziałanie wszelkim przewidywanym trudnościom.

Zagadnienie potoków ładunków jest wyjątkowo ważne w odniesieniu do transportu kolejowego, który przy naszej konfiguracji sieci komunikacyjnej jest podstawowym środkiem transportowym w kraju.

Analizując potoki ładunków, możemy stwierdzić czy wymiana tych ładunków pomiędzy poszczególnymi rejonami jest gospodarczo uzasadniona i czy nie zachodzą przypadki marnotrawstwa środków materialnych w postaci przewozów nieracjonalnych takich jak: przewozy krzyżujące się, przeciwbieżne, dokonywane na zbyt duże odległości, wtórne itp. Analizując wykonane potoki ładunków, możemy jedynie wskazać te niewłaściwości, które już zaistniały i żądać eliminowania ich w przyszłości, nie możemy natomiast skutecznie przeciwdziałać w ich powstawaniu. Dlatego słuszną walkę z marnotrawstwem na tym odcinku życia gospodarczego możemy prowadzić analizując planowane na okres przyszły potoki ładunków i eliminując ze zgłoszonych przez klientów zapotrzebowań na przewozy wszelkiego rodzaju niewłaściwości w postaci przewozów nieracjonalnych.

Znając kształtowanie się potoków poszczególnych rodzajów ładunków oraz stosując normy ładunkowe ogłoszone w Dekrecie o przewozie ładunków i osób kolejami normalnotorowymi, które obowiązują zarówno klientów jak i kolej, możemy ustalić ilości wagonów ładownych przewożonych na poszczególnych liniach w określonych kierunkach i w określonym czasie. Te ilości wagonów w odróżnieniu od potoków ładunków nazywamy potokami wagonów ładownych.

Na podstawie ustalonych potoków i strug wagonów ładownych, możemy określić miejsca ich powstawania i zanikania, a tym samym określić miejsca, czy też rejon gromadzenia się wagonów próżnych spod wyładunku i miejsca zapotrzebowania wagonów próżnych pod naładunek. Znajomość tych danych umożliwia opracowanie ekonomicznie uzasadnionego planu przesuwu wagonów próżnych, wykluczającego krzyżowanie się

przebiegów wagonów próżnych i przesyłanie wagonów próżnych na zbyt duże odległości, przy równoczesnym zapewnieniu pełnego pokrycia planowanego zapotrzebowania na wagony próżne.

W ten sposób ustalone potoki wagonów ładownych i próżnych, mogą stanowić dopiero podstawę do opracowania racjonalnego planu pracy taboru, planu formowania pociągów, wielkości ruchu pociągów na poszczególnych liniach, obciążenia poszczególnych węzłów itp., jednym słowem technicznego planu pracy kolei, opartego na rzeczywistych potrzebach przewozowych, wynikających z działalności gospodarczej państwa.

Podstawę do opracowania planu potoków ładunków i wynikających z nich planów potoków wagonów ładownych i próżnych, powinny stanowić kierunkowe plany przewozu ładunków, opracowane przez klientów w formie zapotrzebowań na przewozy i zgłaszane w określonych terminach przewoźnikowi publicznemu, w tym przypadku PKP.

Kierunkowe plany przewozów należałoby opracowywać w oparciu o obowiązujące plany produkcji, obrotu towarowego i zaopatrzenia materiałowego, oddzielnie dla każdego rodzaju artykułu wg nomenklatury ustalonej, w planie zaopatrzenia, tak by jednorodność przewożonego ładunku można było bezspornie stwierdzić.

Plany kierunkowe powinny obejmować całą przewożoną masę z tym, że dla ładunków masowych powinno się sporządzić oddzielnie plany dla każdego rodzaju artykułu, natomiast pozostałą część ładunków niemasywnych ująć jako jedną grupę „ładunki pozostałe”. Plany kierunkowe powinny zawierać następujące dane: nadawca, rodzaj artykułu, masa wyrażona w tonach, miejsce względnie rejon naładunku oraz wyładunku.

Obecnie nadawcy przesyłają opracowując zapotrzebowania na przewozy w formie kwartalnych i miesięcznych planów naładunku, ujmując w nich jedynie wielkość masy i lokalizację jej naładunku. Wprawdzie w planach pięciodniowych podają nadawcy wszystkie elementy potrzebne do ustalenia potoków ładunków, niemniej jednak, nie mogą być one w pełni wykorzystane ze względu na zbyt krótki okres czasu, jaki obejmuje ten plan. Ponadto nadawcy mają możliwość zmiany tych planów w dobowych zamówieniach wagonów, które jak dotychczas obowiązują w odniesieniu do wielkości ładunków.

Brak w naszych warunkach kierunkowych planów przewozów, obejmujących przynajmniej okres jednego miesiąca, uniemożliwia opracowanie planu potoków ładunków, a tym samym opracowanie najbardziej racjonalnego technicznego planu pracy kolei, który zapewniłby w pełni ekonomiczne wykorzystanie środków transportowych.

W Związku Radzieckim, obowiązek składania miesięcznych planów kierunkowych na przesyłki przewożone transportem kolejowym, wprowadzony został w roku 1939. Od roku 1947 wprowadzone zostały w ZSRR, kwartalne plany kierunkowe, które umożliwiły dalsze pogłębienie planowania technicznej pracy kolei. Niemniej jednak, do czasu wprowadzenia w ZSRR miesięcznych kierunkowych planów przewozów, tj. do roku 1939, na kolejach Związku Radzieckiego opracowywano techniczne plany pracy kolei, opierając się na danych statystycznych o kształtowaniu się potoków ładunków w okresie poprzedzającym okres planowany. Metoda ta, jakkolwiek niedoskonała, umożliwiała do pewnego stopnia przygotowanie i odpowiednie rozstawienie środków transportowych na sieci potrzebnych do wykonania planowanych zadań przewozowych.

Wzoruując się na doświadczeniach Związku Radzieckiego, obecnie również na PKP czynione są próby odtworzenia potoków ładunków za okres miniony i opracowania na ich podstawie technicznego planu pracy kolei na okres następny.

Mając odtworzone wykonane potoki ładunków i uwzględniając planowany wzrost przewozów oraz inne znane przyczyny powodujące zmianę struktury przewożonej masy, można ze stosunkowo dużą dokładnością ustalić kształtowanie się potoków ładunków w okresie

objęty następny planem, pod warunkiem, że zachowana zostanie bezwzględna dyscyplina wykonania zgłoszonego planu naładunku, zarówno pod względem wielkości masy oraz jej rodzaju, jak też odnośnie miejsca jej naładunku.

Metoda ta nie jest doskonała, niemniej jednak do czasu wprowadzenia kierunkowych planów przewozów, jest metodą jedynie możliwą do zrealizowania.

Wprowadzając obowiązek opracowywania miesięcznych technicznych planów pracy kolei, opartych na wykonanych potokach ładunków skorygowanych na podstawie zgłoszonych planów naładunku, podobnie, jak to miało miejsce na kolejach ZSRR do roku 1939, uzyskamy niewątpliwie pewne usprawnienie pracy eksploatacyjnej kolei i możliwość przygotowania i przeszkolenia aparatu kolejowego do pełnego wykorzystania planów kierunkowych, które zostaną wprowadzone w niedalekiej przyszłości.

W związku z tymi zamierzeniami, Instytut Naukowo-Badawczy Kolejnictwa (INBK) opracował metodę ustalania potoków ładunków, opartą na materiale źródłowym, jakim jest list przewozowy, a ściślej mówiąc „grzbiet listu przewozowego“ pozostający na stacji nadania. Grzbiet ten zawiera wszelkie dane potrzebne do ustalenia rodzaju, wielkości masy ładunku oraz planowanej drogi przewozu (rzeczywista droga przewozu może być inna, wskutek zmian jakie mogą zajść w trakcie samego przewozu, np. dodatkowe zlecenia nadawcy lub potrzeby techniczno-ruchowe kolei, jazdy okrężne itp.). Stosując odpowiednią symbolizację cyfrową na oznaczenie tych wszystkich elementów, jakie potrzebne są do określenia rodzaju, wielkości i planowanej drogi przewozu przesyłki, sporządzane są maszynowe karty statystyczne dla każdej przesyłki oddzielnie, które następnie liczone są sposobem maszynowym przez Centralne Biuro Statystyki Przewozów Kolejowych i w ten sposób ustalone są strugi i potoki ładunków na poszczególnych odcinkach i liniach kolejowych.

Nie wdając się w samą technikę obróbki kart maszynowych, stwierdzić należy, że metoda ta, aczkolwiek bardzo dokładna, zawiera szereg ujemnych stron, które utrudniają praktyczne stosowanie jej dla ustalania wielkości potoków ładunków, które z kolei powinny stanowić podstawę do opracowania operatywnych technicznych planów pracy kolei. Przede wszystkim jest ona zbyt pracochłonna i wymaga ześrodkowania całej pracy w Centralnym Biurze Statystyki Przewozów Kolejowych (CBSPK) ze względu na jedyny zespół maszyn statystycznych, jakim rozporządza w obecnej chwili PKP. W związku z tym badania kształtowania się potoków ładunków można przeprowadzać tylko wyrywkowo co pewien dłuższy okres czasu, a to jest niewystarczające dla sporządzenia operatywnych technicznych planów pracy kolei, które wymagają permanentnych badań w okresach przynajmniej kwartalnych.

Ponadto potoki ładunków opracowane wspomnianą metodą, ustalają planowaną drogę przewozu na podstawie przepisów kierunkowych R. 6, która w wielu przypadkach jest różną od drogi rzeczywistej przewozu ładunków. Dlatego należałoby oprzeć się na „cedułach listu przewozowego“ a nie na „grzbietach“, gdyż ceduła towarzyszy przesyłce przez całą drogę przewozu i wszelkie zmiany są w niej odnotowane. Oparcie się na cedułach opóźniłoby opracowanie potoków i wymaga pewnych zmian w dotychczasowym trybie przekazywania źródłowego materiału statystycznego.

Chcąc odtworzyć potoki ładunków sposobem bardziej uproszczonym, czynione są obecnie na PKP próby opra-

cowania potoków ładunków metodą mniej dokładną, jednak nie tak pracochłonną i nie wymagającą zcentralizowania wszystkich prac w jednym miejscu. Umożliwiłoby to dokonywanie badań kształtowania się potoków ładunków w krótszych okresach czasu, a tym samym — wykorzystanie ich do opracowania technicznych planów pracy kolei.

Jako podstawę do opracowania potoków ładunków, przyjęto miesięczne zestawienia wymiany ładunków według 17 grup rodzajowych, pomiędzy poszczególnymi oddziałami eksploatacyjnymi (RMO) na sieci PKP, które opracowuje CBSPK począwszy od 1. I. 1952 r. w formie tablic korespondencyjnych. W zestawieniach tych ześrodkowano całą masę z nadania oraz z przyjęcia w poszczególnych punktach na sieci stanowiących siedziby RMO. Rzecz jasna, że takie zestawienia wymiany wyznaczają tylko orientacyjne kierunki przewozu, nie lokując ich na poszczególnych liniach, a tym samym nie określają obciążenia poszczególnych odcinków i linii, co stanowi główne zadanie potoków ładunków.

Chcąc zlokalizować przewożoną masę na poszczególnych odcinkach i liniach kolejowych, przyjęto zasadę, że każdy rejon nadania ustala potok ładunków do poszczególnych rejonów przeznaczenia, lokalizując go na odpowiednich liniach zgodnie z obowiązującymi przepisami kierunkowymi, uwzględniając odchylenia przewidziane w obowiązującym rozkładzie jazdy. RMO nadania mają obowiązek zawiadamiania o wielkości potoku ładunków z własnego nadania, RMO i DOKP uczestniczące w przewozie tych ładunków (RMO i DOKP tranzytujące) oraz RMO i DOKP przeznaczenia ładunków.

Operując rejonem RMO, trudno jest ustalić faktyczną drogę przewozu ładunków, gdyż w zależności od położenia stacji nadania, czy też przeznaczenia, ładunki mogą przebiegać różnymi liniami. Trudności te występują zwłaszcza w rejonach dysponujących gęstą siecią kolejową.

Omawiana metoda, przewiduje podział rejonów RMO na kilka ośrodków nadania i przyjęcia ładunków, w których skupia się większość pracy ładunkowej RMO z tym, że naładunek i wyładunek dokonywany na stacjach leżących w zasięgu ciężenia wyznaczonych ośrodków, uważa się jako dokonany na stacjach stanowiących ośrodek ciężenia.

Po otrzymaniu z CBSPK zestawień wymiany ładunków pomiędzy RMO, Oddziały Eksploatacyjne nadania zawiadamiają RMO przeznaczenia o rodzaju i ilości ładunków wysłanych w okresie sprawozdawczym do tychże RMO. Oddziały Eksploatacyjne przeznaczenia natomiast mają obowiązek w odpowiedzi zawiadomić RMO nadania do jakich ośrodków własnego RMO został skierowany ładunek. W ten sposób RMO nadania, który ustala wielkość potoku, operując ośrodkiem nadania i przeznaczenia ładunków, może z dużą dokładnością ustalić relacje przewozowe poszczególnych ładunków, które stanowią podstawę do ustalenia potoku ładunków.

Obecnie na PKP dokonywane są próby zastosowania kształtowania się potoków ładunków, przy zastosowaniu wspomnianej metody. Niewątpliwie w trakcie prób dokonane zostaną korekty i zmiany, które bardziej jeszcze usprawnią technikę wykonania. Niemniej jednak nie można jeszcze przewidzieć z jakim błędem metoda ta pozwoli ustalić wielkość potoków ładunków na poszczególnych liniach, a to dopiero zadecyduje o praktycznym jej wykorzystaniu.

TRANSPORTOWCY!

Zgłaszajcie indywidualną prenumeratę.

Zgłoszenia należy przysyłać do P.P.K. „RUCH“

Warszawa, ul. Srebrna 12

JAN PEŹKO (Warszawa)

Z doświadczeń planowania przewozów kolei wąskotorowych

Charakterystyczną cechą przewozów na kolejach wąskotorowych jest ich sezonowość. Największy szczyt przewozów na tych kolejach przypada na miesiące październik i listopad, tzn. na okres po zbiorach płodów rolnych. Po zakończeniu kampanii jesiennej, a głównie po zwózce buraków, przewozy spadają i na prawie niezmiennym poziomie utrzymują się przez pozostałą część roku, jeżeli nie liczyć drobnych wahań w okresie wiosennych siewów.

Przeciętny wzrost przewozów kolejami wąskotorowymi w miesiącu szczytowym wynosi ca 70% w stosunku do przeciętnego natężenia przewozów w ciągu całego roku. Zdolność przewozowa tych kolei jest dostosowana do pokonania szczytów występujących w IV kwartale. W pozostałej części roku zdolność ta nie jest na większości kolei wykorzystana i poszczególne zespoły mogłyby przewieźć daleko więcej, gdyby miały zapewnioną odpowiednią ilość masy towarowej.

Tylko koleje znajdujące się w rejonie przemysłowym i obsługujące górnictwo, hutnictwo i energetykę mają rytmiczną pracę w ciągu całego roku. Należą do nich wąskotorowe koleje górnośląskie i częściowo jędrzejowskie. Lecz i te koleje nie wykorzystują całkowicie swego potencjału przewozowego i posiadają znaczne rezerwy wynoszące w pewnych okresach czasu ca 20%.

Kolej wąskotorowa dość łatwo przystosowuje się do terenu i dociera w wielu przypadkach do takich miejscowości, do których nie ma dobrych dróg kołowych. Posiadając gładki tor oraz dużą powierzchnię ładunkową, przypadającą na 1 KM ciągnika, jest predestynowana przede wszystkim do tego, aby stać się środkiem masowego transportu lokalnego.

Tymczasem w terenie obserwuje się brak właściwego podziału przewozów między koleje wąskotorowe i transport samochodowy. Na wszystkich drogach kołowych o ulepszonej nawierzchni, znajdujących się w zasięgu działania kolei wąskotorowych, odbywa się masowy przewóz towarów samochodami przy jednoczesnym niewykorzystaniu potencjału przewozowego kolei wąskich. Jest to spowodowane wadliwą koordynacją przewozów na szczeblu województwa i powiatu oraz brakiem dostatecznie wnikliwej analizy planów przewozowych ze strony wojewódzkiej komisji planowania gospodarczego.

Dnia 24 lipca 1954 r. ukazała się instrukcja nr 2 do Uchwały nr 450 Prezydium Rady Ministrów, wydana przez Przewodniczącego PKPG, w sprawie akcji przewozu zbóż i innych ziemiopłodów w roku 1954. Instrukcja ta zaleca pełne wykorzystanie w okresie jesiennym zdolności przewozowej kolei wąskotorowych. Jednakże wskazania tej instrukcji nie dały w terenie pożądanego efektu, gdyż znaczna ilość ziemiopłodów, zgromadzona już na składowiskach przy liniach kolei wąskotorowych, została przewieziona transportem samochodowym PKS. Jako przykład można tu przytoczyć fakty wywożenia buraków cukrowych transportem samochodowym PKS nawet ze składowisk przy ładowniach publicznych na kolei jędrzejowskiej i kujawskiej.

Sezonowy charakter przewozów kolejami wąskotorowymi i posiadane przez nie duże rezerwy wagonowe w pierwszych trzech kwartałach zmuszają je do szukania w tych okresach roku masy towarowej do przewozów. Przede wszystkim chodzi tu o towary, które nie mają charakteru sezonowego i mogą być wożone przez cały rok, a których przewóz odkładany jest zazwyczaj przez usługobiorców na koniec III i na IV kwartał roku. Takie opóźnione przewozy sprawiają wiele kłopotu tak kolei, jak i usługobiorcom, gdyż w czwartym kwartale zdolność przewozowa kolei wąskotorowych wykorzystywana jest dla przewozu ziemiopłodów, a dla

innych przewozów występuje przeważnie w tym okresie brak wagonów.

Dla uniknięcia tych trudności i w celu lepszego wykorzystania kolei wąskotorowych, Ministerstwo Kolei w każdym roku wiosną zwraca się do wszystkich organizacji przemysłowych, central handlowych i zakładów produkcyjnych, mogących korzystać z usług kolei wąskotorowej, z wezwaniem, aby przyspieszyli zgłaszanie do przewozów tych towarów, które nie są sezonowe i mogą być przewiezione przed jesiennymi przewozami ziemiopłodów. Dotyczy to takich ładunków, jak węgiel kamienny, kamień wapienny, materiały budowlane i drogowe, słoma lina i inne.

Jednak akcja ta nie znajduje w terenie należytego zrozumienia. Pomimo interwencji ze strony Min. Kolei krownie są niejednokrotnie zaopatrywane w węgiel dopiero przy końcu III kwartału, co w konsekwencji grozi wstrzymaniem ich produkcji. Podobne zjawisko obserwujemy przy gromadzeniu zapasów zimowych materiałów budowlanych, które są przewożone w okresie intensywnych jesiennych przewozów ziemiopłodów, a również w odniesieniu do wielu innych niesezonowych materiałów.

Przed przystąpieniem do omówienia niektórych fragmentów planowania należy przypomnieć, że koleje wąskotorowe przewożą przesyłki trzech rodzajów:

- 1) nadawane na stacjach kolei wąskotorowych i na stacjach tychże kolei wyładowywane;
- 2) nadawane na stacjach kolei wąskotorowych, przeładowywane na stacjach stycznych na kolej normalnotorową i na sieci tej kolei wyładowywane;
- 3) nadawane na stacjach kolei normalnotorowych, przeładowywane na stacjach stycznych na kolej wąskotorową i na sieci tej kolei wyładowywane.

Przesyłek tranzytowych koleją wąskotorową nie przewozi się.

Zgodnie z instrukcją o operatywnym planowaniu, planuje się każde nadanie przesyłki do przewozu danym środkiem transportu. Oznacza to, że usługobiorcy powinni wnieść do planu przewozów kolei wąskotorowej nie tylko te przesyłki, które zostały nadane na stacjach kolei wąskotorowej, ale również i te, które zostały nadane na kolej normalnotorowej, a następnie mają być przeładowane na kolej wąskotorową.

Z różnych powodów usługobiorcy w trybie planowania terenowego nie zgłaszają do operatywnego planu przewozów wszystkich przesyłek przeładunkowych z kolei normalnotorowej na wąską. Niejednokrotnie przesyłki nawet właściwie zaplanowane nie docierają zgodnie z planem i na czas do punktów załadunku na kolej wąskotorową. Przykładów ilustrujących takie zjawiska można by przytoczyć wiele. Oto niektóre z nich.

Odbiorcy planują dostawę węgla i powodują wniesienie przez nadawcę odpowiedniej ilości masy do planu kolei wąskotorowych na dany okres. Jednak w planowanym okresie nie otrzymują od dostawcy awizacji, kiedy i ile węgla dla nich wysłano. Zdarzają się przypadki, że w planowanym okresie nie nadchodzi ani jedna przesyłka węgla. Bardzo często dostawa tego artykułu następuje dopiero na skutek interwencji czynników wyższych. Wtedy przesyłki węglowe przybywają na stację przeładunkową nieoczekiwanie i w dużych, nie przewidzianych w planie ilościach.

Analogiczne zjawisko obserwuje się również przy przewozie nawozów sztucznych.

W innych znów przypadkach terenowe jednostki skupu zboża zaplanowały wywóz od siebie i odpowiednio pozycje zostały wniesione do planu przewozów, z koleją wąskotorową uzgodnione i zatwierdzone. W międzyczasie jednak miała miejsce odgórna zmiana decyzji i zamiast wywozu, transporty zboża nadchodzą z kolei

normalnotorowej, ponieważ przewidziano w sposób nagły urządzenie w danym terenie pomocniczych składów zbożowych. Masa przewozowa, idąca z kolei normalnotorowych na kolej wąskotorową w danym przypadku nie została objęta planem operatywnym. Potok towarowy zmienił kierunek — co nie jest bez konsekwencji dla planu przewozów kolei wąskiej.

Obowiązująca metodologia planowania przewozów polega na tym, że nadawca planuje każde nadanie ładunku. Należy jednak zauważyć, że postanowienia te nie zawsze są właściwie rozumiane.

Przykładem tego jest znamienna wypowiedź Ministerstwa Górnictwa, które jest zdania, że planowanie przewozów węgla, z przeładunkiem na kolej wąskotorową powinno się odbywać w resorcie Ministerstwa Kolei na podstawie danych zgłaszanych przez bezpośrednio zainteresowanych odbiorców. Jednakże, jak o tym wspomniano już wyżej, przewozy zgłaszane na kolej wąskotorową przez odbiorców terenowych nie są planowo realizowane. W wyniku tego, operatywne plany przewozowe kolei wąskotorowych są w pozycji węgla przeważnie nierealne. Podobne sytuacje również często mają miejsce w odniesieniu do innych artykułów, stanowiących podstawową masę przewozową kolei wąskotorowej.

Zjawisko to ma szczególnie ważne znaczenie w okresie przewozów jesiennych. Administracja kolei wąskotorowych, nie mogąc oprzeć się na planach zgłoszonych przez usługobiorców, bierze pod uwagę wielkość wykonania przewozów z tego samego okresu w roku ubiegłym i do tej wielkości dodaje przypuszczalny procent wzrostu przewozów w roku bieżącym. Następnie na tej podstawie opracowuje plan techniczny przewozów, tj. plan przygotowania zdolności przepustowej linii, plan ilości potrzebnego taboru, jego rozmieszczenia w poszczególnych zespołach kolei wąskotorowych itp.

Jak to łatwo zauważyć, operatywny plan przewozów zgłoszonych przez usługobiorców i plan ustalony przez administrację kolei wąskotorowych są to dwa różne plany, praktycznie biorąc nieczym ze sobą nie związane.

Brak uregulowania wielkości potoku ładunków przeładowywanych z kolei normalnotorowej na wąskotorową, brak planowania i niezgłaszanie towarów niekarnianijnych do przewozu przed przewozami jesiennymi, opóźnianie planowanych dostaw węgla — są to wszystko przyczyny poważnych zaburzeń ruchowych tak na kolejach wąskotorowych, jak i normalnotorowych.

Doprowadzanie przez kolej normalnotorową do stacji stycznych większych partii ładownych wagonów w sposób nierównomierny, nieraz całymi pociągami zmarszrutyzowanymi, stwarza dlatego trudną sytuację ruchową, że ani punkt przeładunkowy nie zdola szybko przeładować zbyt wielkich ilości towarów, ani przyległa kolej wąskotorowa o ograniczonej zdolności przewozowej nie zdola ich szybko przewieźć. Należy tu nadmienić, że ilość taboru wąskotorowego w danym zamkniętym zespole po dokonanych przesunięciach jest stała i w przypadku braku wagonów nie można interweniować z zewnątrz. Sprawa staje się szczególnie kłopotliwa wtedy, gdy przybycie ładownych wagonów normalnotorowych do przeładunku na stacji stycznej zbiega się z intensywnymi przewozami jesiennymi wykonywanymi przez kolej wąskotorową. Wówczas wagony normalnotorowe muszą oczekiwać na przeładunek czas dłuższy, ponieważ kolej wąskotorowa nie jest w stanie przydzielić dostatecznej ilości wagonów próżnych, zajętych na kampanię burzącą.

Szczególne trudności powstają również wtedy, gdy przeładunek odbywa się w obydwu kierunkach, tj. z kolei normalnej na wąską i odwrotnie. Bywa tak często w początkach kampanii jesiennej. W tym czasie przewozi się ziemniaki z przeładunkiem na kolej normalną, a koleje normalnotorową nadchodzą opóźnione w stosunku do planu i niewykonane przewozy węgla, kamienia wapiennego, drzewa, materiałów budowlanych. Jednocześnie z tym odbywa się przewóz buraków cukrowych, korzenia cykorii, liście tytoniowych, zboża i innych ziemiopłodów. Zrozumiałe jest, że na stacjach stycznych gromadzą się wtedy duże ilości wagonów ładownych i wąskotorowych i normalnych w oczekiwaniu na przeładunek. A gdy jeszcze ponadto kolej normalna

odmawia dosłania wagonów próżnych, powołując się na to, że znajduje się na danej stacji dosyć ładownych, które należy opróżnić i załadować, próżnych zaś wagonów wąskotorowych jest brak, gdyż nie ma ich skąd dostać, wtedy wytwarza się w rejonie stacji stycznej tak zwany „korek“, którego zlikwidowanie kosztuje dużo czasu i zabiegów.

Powstawanie korków paraliżuje normalną pracę kolei, gdyż ilość nieprodukcyjnych wagonów-godzin postoju rośnie, współczynnik obrotu wagonów pogarsza się, a na kolei wąskotorowej ponadto występuje ostry brak wagonów, co wydatnie zmniejsza jej potencjał przewozowy.

Podczas intensywnych przewozów kolejami wąskotorowymi przy stałym ilostanie roboczym wagonów potrzeby organizacji ruchu nakazują wydzielanie osobnych partii wagonów dla poszczególnych potoków ładunków. Wymaga tego konieczność maksymalnego wykorzystania istniejącego taboru. Niewielka więc tylko ilość wagonów, nadchodzących koleją normalnotorową może być wtedy przeładowana, a i to pod warunkiem, że wagony te będą nadchodzić równomiernie, bez większych wahań dobowych. W przypadku nadsyłania do przeładunku ładownych wagonów normalnotorowych w większych ilościach i w sposób nierównomierny nie można uniknąć ich przestojów, co utrudnia i dezorganizuje pracę stacji stycznej.

Naczelnym zadaniem kolei wąskotorowych jest sprawna obsługa potrzeb przewozowych terenu, które znajdują swój wyraz w rocznych zadaniach planowych. Roczne plany przewozowe nie zawsze są jednak wykonywane. Nie wynika to przy tym z niedostatecznego potencjału przewozowego kolei wąskotorowej, lecz z braku odpowiedniej ilości masy towarowej. Zjawisko to, jak już wyżej stwierdziliśmy, zaznacza się w szczególności w pierwszej połowie roku i ciągnie się do połowy trzeciego kwartału. Wtedy niedociążenie kolei wąskotorowych jest największe.

Obok więc nierealności planów operatywnych, zgłaszanych przez usługobiorców, występuje również nierealność rocznego planu kolei wąskotorowych. Jak z tego wynika, plan roczny jest trzecią różną wielkością obok wymienionych już wyżej: planu operatywnego i planu ustalanego przez administrację kolei wąskotorowych.

Przyczyną niedociążenia kolei wąskotorowych i niewykonania ich planów rocznych jest przede wszystkim brak należytej współpracy pomiędzy zarządami kolei wąskotorowych z jednej i wojewódzkimi oraz powiatowymi komisjami planowania gospodarczego z drugiej strony. Większość zarządów kolei wąskotorowych nie bije się dostatecznie o masę przewozową i nie informuje właściwie powiatowych i wojewódzkich komisji planowania gospodarczego o wysokości wyznaczonych im zadań planowych. Komisje te, nie mając należytego rozpoznania w terenie, nie mogą należycie koordynować przewozów, w wyniku czego powstaje zjawisko niewłaściwego podziału zadań przewozowych między transport samochodowy i koleje wąskotorowe. Gospodarka narodowa ponosi w związku z tym poważne straty, gdyż z jednej strony przewozi się masowe towary samochodami na trasach równoległych albo znajdujących się w zasięgu kolei wąskotorowej, a z drugiej utrzymuje się kosztowny kolejowy aparat przewozowy o dużym potencjale, niedostatecznie wykorzystanym.

Należy jednak mieć nadzieję, że nowe Rady Narodowe, w zespole których zasiadają również i przedstawiciele kolei wąskotorowych, okażą dostateczne zainteresowanie rentownością kolei o wąskim torze, co wpłynie dodatnio na sposób koordynacji przewozów i racjonalny podział masy przewozowej pomiędzy poszczególne środki transportu lokalnego.

Należy również oczekiwać, że właściwe władze, a przede wszystkim PKPG i poszczególne ministerstwa ustalą i zastosują środki, zapewniające planowy, rytmiczny i odpowiednio umiejscowiony w czasie napływ mas towarowych, przeładowywanych z kolei normalnotorowej na wąskotorową i w kierunku przeciwnym. Umożliwi to bardziej pełne wykorzystanie potencjału przewozowego kolei wąskotorowych i wprowadzenie do pracy posiadanych przez nie rezerw produkcyjnych.

JAN MARZEC (Warszawa)

O lepszą pracę linii regularnych w ciężarowym transporcie samochodowym

Szybszemu wzrostowi ilościowego i jakościowego stanu taboru samochodowego w Polsce Ludowej towarzyszy stałe podnoszenie na wyższy poziom jego stanu organizacyjnego. Znane są już korzyści jakie dała organizacja transportu branżowego w przedsiębiorstwach opartych o zasady rozrachunku gospodarczego. Posiadamy już informacje o milionowych oszczędnościach, które przyniosła gospodarce narodowej organizacja placówek spedycyjnych i ich udział w walce z próżnymi przebiegami. Obok tych form organizacji przewozów coraz większego znaczenia nabiera sprawa rozwoju regularnych linii ciężarowego transportu samochodowego.

Regularna komunikacja samochodowa — znana od dawna w ruchu osobowym — w transporcie ciężarowym jest zagadnieniem stosunkowo młodym. Niski udział samochodu w ogólnych przewozach, zły stan techniczny i rozproszenie taboru ciężarowego, nie stwarzały możliwości rozwoju regularnych linii w Polsce przedwrześniowej. Dopiero wszechstronny rozwój motoryzacji w Polsce Ludowej i powstanie wielkiego przewoźnika publicznego, koncentrującego poważną część taboru ciężarowego, stworzyło odpowiednie warunki dla powstania i rozwoju regularnych linii ciężarowego transportu samochodowego.

W świetle uchwał II Zjazdu PZPR zagadnienie szybkiej organizacji i właściwej eksploatacji tych linii nabiera szczególnie dużego znaczenia. Umożliwiają one bowiem poważną obniżkę kosztów transportu przez grupowanie drobniejszych przesyłek i wysyłanie ich razem taborom wysokotonażowym, co eliminuje dużą ilość przebiegów samochodów mniejszych. Na podstawie badań ruchu drogowego, przeprowadzonych przez Instytut Transportu Samochodowego na terenie woj. poznańskiego ustalono, że zamiast 17 przebiegów ładownych samochodów niskotonażowych, zaobserwowanych w dniu 30. 9. 1953 r. na trasie Poznań — Kalisz, wystarczą 2 przebiegi samochodu wysokotonażowego. Zestawienie tych dwu liczb daje najlepszy pogląd na możliwości obniżenia kosztów transportu, nie mówiąc już o innych korzyściach jak np. eliminacja przebiegów próżnych, zapewnienie wysokiego kształtowania się współczynnika wykorzystania ładowności itd. Również w zakresie lepszej obsługi terenów wiejskich linie regularne ciężarowego transportu samochodowego mają ważną rolę do spełnienia, głównie na obszarach pozbawionych gęstej sieci transportu kolejowego. Umożliwiają one lepsze zaopatrzenie wsi w artykuły przemysłowe i przewóz drobnicowych ładunków płodów rolnych do miast.

W tych warunkach słuszne jest szybkie tempo uruchamiania przez PKS nowych linii ciężarowego transportu samochodowego. O ile w roku 1953 czynne były na terenie kraju 34 linie regularne, to na rok 1954 zaplanowano uruchomienie dalszych 41, co stanowi z górą 2-krotny wzrost w porównaniu z rokiem poprzednim. W roku bieżącym a w szczególności w okresie zbliżającego się planu pięcioletniego tempo rozwoju linii regularnych będzie jeszcze większe¹⁾.

Jak wynika to z istniejących statystyk, szczególnie pomyślny rozwój linii ma miejsce na terenie PKS Okręgu Poznańskiego. Charakteryzują go następujące liczby:

Rok	Ilość linii	przewozy w tys. ton
Rok 1952	9	8,9
„ 1953	11	9,5
„ 1954 (przew. wyk.)	16	13,3

Powyższe dane świadczą o coraz większym tempie rozwoju regularnej komunikacji w transporcie ciężarowym. O ile w r. 1953 w porównaniu z rokiem poprzednim liczba linii wzrosła o 22%, to w roku 1954 już o 45%. Analogiczne liczby w zakresie wzrostu przewozów wynoszą dla r. 1953 — 7%, a dla r. 1954 — 40%.

Stosunkowo szybkie tempo uruchamiania linii, brak wypróbowanych metod ich planowania i organizacji, nieposiadanie odpowiednio kwalifikowanych kadr i cały szereg innych trudności typowych dla okresu wzrostu, jest przyczyną notowanych jeszcze ciągle przypadków niewłaściwego ustalania trasy linii i niedociągnięć w ich eksploatacji. Z ogółu trudności z którymi spotykają się jednostki gospodarcze organizujące regularne linie ciężarowej komunikacji samochodowej należy podkreślić i omówić następujące:

- 1) brak znajomości kształtowania się potoków ładunków na trasie planowanej linii,
- 2) niedostateczna współpraca między placówkami spedycyjnymi,
- 3) zakłócenia w regularności kursowania pojazdów obsługujących linie,
- 4) niedostateczna popularyzacja linii,
- 5) niestosowanie socjalistycznych metod pracy,
- 6) niewłaściwy stosunek usługobiorców do pracy linii regularnej.

Omówmy kolejno wymienione braki i niedociągnięcia starając się jednocześnie wskazać na środki umożliwiające poprawę pracy regularnych linii ciężarowego transportu samochodowego.

Obliczanie potoków ładunków

Nieznajomość potoku ładunków jest często spotykaną przyczyną niewłaściwego planowania linii, co negatywnie odbija się na ich eksploatacji. Zdarzają się wypadki, że linie uruchomione bez należytego zbadania potoku ładunków ulegać muszą likwidacji, gdyż nie zdają egzaminu w praktyce. Tak np. w czerwcu br. uruchomiona została linia regularna Kalisz — Łódź, przy czym uruchomienie jej nie zostało poprzedzone żadnymi wnikliwymi badaniami o wielkości i charakterze potoków ładunków. Uzyskano jedynie lakoniczne informacje od ewentualnych użytkowników linii, dotyczące łącznej masy ładunków przewiezionych kwartalnie w obie strony łącznie. Rezultat był taki, że wobec braku przesyłek linia została zamknięta.

Inne fakty mówią o tym, że skutkiem braku wiadomości o kształtowaniu się potoków linia przewozi tylko nieznaczną część ładunków, nadających się do przewozu w ramach komunikacji regularnej, pozostawiając resztę w sferze transportu nieregularnego. Tak np. porównanie potoków ładunków, obliczonych przez Instytut Transportu Samochodowego na trasie Kalisz — Konin z faktycznie dokonywanymi przewozami wskazuje, że komunikacja regularna przejęła tylko 26% ładunków, nadających się do przejęcia w kierunku do Konina i 33% w kierunku z Konina. Należy podkreślić, że linia przejęła tylko najłatwiejsze przewozy między jej końcowymi miejscowościami, nie uwzględniając prawie zupełnie przesyłek do i z miejscowości położonych na jej szlaku. Stan taki jest w dużym stopniu spowodowany brakiem wiadomości o kształtowaniu się potoków ładunków.

Celem uniknięcia omówionych powyżej braków należy przed przystąpieniem do uruchomienia regularnej linii ciężarowego transportu samochodowego przeprowadzić badania, mające na celu określenie wielkości

¹⁾ Por. M. Madeyski „Organizacja samochodowych linii towarowych” — „Transport” Nr 10/54 str. 296—298.

i charakteru potoków ładunków. Istnieją następujące metody obliczania tych potoków:

- a) metoda ankietowa
- b) „ wskaźnikowo-ankietowa
- c) „ statystyczna
- d) „ bezpośrednia
- e) „ badania potrzeb przewozowych

Metoda ankietowa polega na rozpisaniu ankiet wśród ewentualnych, użytkowników przyszłej linii regularnej, zawierających pytania dotyczące wagi i rodzaju ładunków przewożonych w danym kierunku, pożądanego terminu dostawy itd. Metoda ta, stosowana obecnie przez PKS, nie zdaje egzaminu w praktyce. Istnieją poważne rozbieżności pomiędzy liczbą ładunków zgłaszanych w ankietach, a faktycznie deklarowanymi przewozami skutkiem posługiwania się prymitywnymi metodami przy jej wypełnianiu (szacunek), lub tendencyjnego zmniejszania zawartych w niej liczb (przeważnie w przypadku posiadania transportu własnego).

Metoda wskaźnikowo-ankietowa polega na ustalaniu potrzeb przewozowych na podstawie wskaźników produkcji, zużycia lub przewozowości oraz na podstawie ankiet zbieranych od niektórych jednostek gospodarczych w terenie. Trudnością w posługiwaniu się tą metodą jest brak ustalonych wskaźników. Wskaźniki takie musiałyby być opracowane dla poszczególnych rodzajów ładunków nadawanych do przewozu na linii regularne. Podobna metoda stosowana jest w Związku Radzieckim dla określania potoków ładunków w rejonie miejskim²⁾.

Metoda statystyczna polega na zestawieniu potoków ładunków na podstawie zapisów, dokonywanych przez kierowców w kartach drogowych w/g kierunków i odcińków oraz wg podziału na nadające i nienadające się do przejeżdżania przez regularną linię ciężarowej komunikacji samochodowej. Celem uzyskania całkowitej masy ładunków przewożonych samochodowymi środkami przewozowymi danego regionu, należy przeprowadzić badania kart drogowych wśród wszystkich jednostek gospodarczych posiadających tabor ciężarowy.

Metoda bezpośrednia polega na przeprowadzaniu okresowych badań drogowych polegających na zatrzymywaniu pojazdów i spisaniu danych dotyczących kierunku jazdy, wagi wiezionego ładunku oraz nadawcy i odbiorcy przesyłki. Okresy badawcze ustala się tak, aby dawały reprezentację w skali rocznej. W oparciu o w/w dane oblicza się potok ładunków, dzieląc go na część nadającą i nie nadającą się do przejeżdżania przez regularną linię ciężarowej komunikacji samochodowej.

Metoda badania potrzeb przewozowych polega na ustaleniu ogólnych rozmiarów potoków ładunków z podziałem na poszczególne rodzaje transportu (kolejowy, samochodowy, inny) na podstawie planów zaopatrzenia i zbytu oraz skupu i kontraktacji. Stosowana jest ona do obliczania potoków w Związku Radzieckim³⁾. Podział potoku dotyczącego transportu samochodowego na ładunki nadające i nie nadające się do przejeżdżania przez linię regularną stanowi podstawę do jej zaplanowania. Metoda ta wydaje się najwłaściwsza i powinna być stosowana w przyszłości jako najbardziej prawidłowa.

Ocena powyższych metod badawczych wskazuje, że na obecnym etapie najlepsze wyniki uzyskać można w oparciu o metodę statystyczną i bezpośrednią. Obie te metody zostały doświadczenie sprawdzone przez Instytut Transportu Samochodowego, a uzyskane wyniki doświadczeń wskazują na możliwość posługiwania się jedną lub drugą — w zależności od warunków lokalnych.

Ponieważ metoda zarówno statystyczna jak i bezpośrednia umożliwia określenie całego potoku ładunków przemieszczanego przy pomocy transportu ciężarowego, dla celów związanych z planowaniem linii szczególnie

ważne staje się wydzielenie tej jego części, która nadaje się do przejeżdżania przez transport regularny.

Dzieląc ładunki na przewidziane do przewozu w ramach komunikacji regularnej i nieregularnej należy kierować się następującymi zasadami:

- 1) do przejeżdżania przez linię regularną nadają się w zasadzie przesyłki nie przekraczające wagi 3 t.
- 2) nie nadają się do przejeżdżania przez komunikację regularną: a) przewozy ładunków o wadze ponad 3 t., b) przewozy ładunków wymagających taboru specjalnego (np. żywiec, dłużyce), c) przewozy ładunków o wadze do 3 ton jeśli ich charakter wymaga specjalnych urządzeń przeładunkowych, których nie posiada linia, d) ładunki nieopakowane lub niewłaściwie opakowane w przypadku gdy brak opakowania grozi uszkodzeniem danej przesyłki lub innych przesyłek przewożonych tym samym taborom, e) przewozy pochodzące z miejscowości i do miejscowości położonych poza zasięgiem linii regularnej.

Celem zapewnienia ładunków na kursy powrotne należy zbadać w analogiczny sposób potoki ładunków w obu kierunkach, a dla ustalenia sezonowego natężenia ruchu należy porównać z sobą wyniki badań z poszczególnych reprezentacyjnych miesięcy. Posiadając powyższe informacje odnośnie kształtowania się potoku przewidzianego do przejeżdżania przez linię regularną można zaplanować jej trasę, tonaż potrzebnego taboru i częstotliwość ruchu. Pomyślnie wyniki w ten sposób zaplanowanej linii zależą w dużej mierze od czynników, które omówimy w dalszych częściach niniejszego artykułu.

Niedostateczna współpraca pomiędzy placówkami spedycyjnymi

Praca linii regularnych w ciężarowym transporcie samochodowym nie może być rozpatrywana w oderwaniu od działalności placówek spedycyjnych. Linia powinna korzystać z usług wszystkich placówek spedycyjnych lub stacji terenowych PKS, które znajdują się na jej trasie, a nie tylko z placówki macierzystej. W praktyce jednak, obsługa linii regularnej, a w szczególności zapewnienie ładunków powrotnych, interesuje się tylko ta placówka spedycyjna, która zorganizowała linię.

Tak np. daje się zaobserwować brak jakiejkolwiek współpracy między placówką spedycyjną PKS w Kaliszu, a placówką spedycyjną PKS w Turku, która obsługuje stałą linię regularną Turek — Kalisz. Ładunki powrotne (z Kalisza do Turka) organizuje placówka spedycyjna w Turku we własnym zakresie, a pracownicy placówki spedycyjnej w Kaliszu w ogóle nie wiedzą o istnieniu tej linii. Podobnie przedstawia się sprawa z linią regularną Kalisz — Konin. Stacja Terenowa Ekspozytury PKS w Turku działająca na terenie Konina nie tylko, że nie organizuje ładunków na linię do Kalisza, ale nie udziela nawet potrzebnych informacji zainteresowanym nadawcom i odbiorcom o sposobie korzystania z jej usług.

Jak wynika z powyższych przykładów, należy bardziej powiązać pracę linii regularnych z terenowymi jednostkami PKS, na które drogą odpowiednich zarządzeń należy nałożyć obowiązek ścisłej współpracy z liniami regularnymi, bez względu na to przez którą Ekspozyturę są zorganizowane i eksploatowane.

Konieczność przestrzegania rozkładu jazdy

Jednym z podstawowych braków w pracy dużej ilości linii regularnych jest nieprzestrzeganie rozkładu jazdy. W wielu przypadkach jest to przyczyną niewłaściwie opracowanego rozkładu jazdy, który ustalany jest tylko teoretycznie w oderwaniu od charakteru pracy linii regularnej. Tak np. rozkład linii regularnej Kalisz — Konin nie przewiduje odpowiedniego czasu potrzebnego na załadunek pojazdu w dniu jego odjazdu,

²⁾ Pisariew S. „Gorodskoj transport“, Moskwa, 1948 str. 476—477.

³⁾ Pitajewski P. „Planowanie gospodarki rejonu“, W-wa 1954 r. str. 177—178.

przez co z reguły odjazd jest opóźniany o 2—3 godziny. Z innych przyczyn opóźnień w komunikacji regularnej przytoczyć należy następujące:

- a) nie przywiązywanie należytej wagi do rozkładu jazdy przez personel obsługujący linię,
- b) niewłaściwa organizacja prac ładunkowych i przedłużające się formalności,
- c) opóźnienia w podstawianiu pojazdów obsługujących linię regularną.

Należy stwierdzić, że zarówno personel obsługujący linię jak i nadzorujący ich pracę nie przywiązują większej wagi do przestrzegania czasów ustalonych rozkładem jazdy. Odbija to się negatywnie na zaufaniu użytkowników do linii, a tym samym na jej wynikach eksploatacyjnych. Dlatego też należy wyjaśnić zainteresowanym pracownikom transportu rolę rozkładu jazdy w pracy linii regularnych, oraz wprowadzić odpowiednią kontrolę punktualności ruchu.

Z wymienionych wyżej przyczyn na opóźnienia w odejściu samochodów linii regularnych w największym stopniu wpływają zbyt długie czasy postoju pod załadunkiem, a w szczególności czas na załatwienie formalności. Na liniach posiadających magazyny zbiorcze, do których zwożony jest towar w dniu poprzedzającym odejście pojazdu, zbyt długie czasy postoju pod załadunkiem i wyładunkiem spowodowane są brakiem odpowiedniej liczby robotników ładunkowych lub ich rozproszeniem między zbyt wiele pojazdów ładowanych równocześnie. Taka sytuacja ma miejsce m. in. w magazynie linii regularnych w Poznaniu. Natomiast linie regularne, nie posiadające magazynu zbiorczego, zbyt wiele czasu poświęcają na załadunek i formalności załatwiane u poszczególnych nadawców ładunków. W szczególności nieracjonalne są jazdy po odbiór drobnych ładunków od nadawców. Tak np. w dniu 17. 9. r. ub. samochód linii regularnej o ładowności 6,5 t. podjechał do Zjednoczenia Instalacji Sanitarnych i Elektrycznych w Kaliszu, celem odbioru przesyłki o wadze ok. 60 kg, co zajęło 35 min. czasu. W tym samym dniu pojazd podjechał do Rzeźni Miejskiej, celem odbioru 30 kg przesyłki, której ze względu na nieprzygotowanie towaru nie odebrano. Podjazd i załatwienie formalności zajęło 40 min. czasu, nie licząc innych strat, spowodowanych niepotrzebnym kursem pojazdu.

Celem zapobieżenia podobnym wypadkom należałoby w dniu poprzedzającym odjazd samochodu linii regularnej odebrać małodonażowym pojazdem przynajmniej drobne przesyłki, pozostawiając do załadunku w dniu odjazdu tylko przesyłki większe. Podobnie należałoby zorganizować załatwienie formalności, które trwają często kilkakrotnie dłużej od czasu załadunku. Załatwienie formalności oraz zwózka mniejszych przesyłek w dniu poprzedzającym odjazd samochodu linii regularnej stanowić może dalszy poważny krok na drodze do przestrzegania rozkładu jazdy.

Częste są również przypadki opóźnień w podstawianiu pojazdów do obsługi komunikacji regularnej. Zdarzały się np. wypadki podstawiania pojazdów z kilkugodzinnym opóźnieniem. Przyczyny tych opóźnień związane są ze złym stanem gotowości technicznej. Dlatego też szczególną uwagę należy zwracać na odpowiednie przygotowanie pojazdów obsługujących linię regularną, gdyż każde opóźnienie w podstawieniu pojazdu odbija się negatywnie na przestrzeganiu obowiązującego rozkładu jazdy.

Popularyzacja linii i stosowanie socjalistycznych metod pracy

Ekspozytura PKS, organizująca regularne linie ciężarowej komunikacji samochodowej, nie przykładają często należytej wagi do popularyzacji linii zarówno wśród zainteresowanych jednostek gospodarczych, jak i wśród ludności. Na ogół otwarcie nowej linii regularnej podane jest wraz z rozkładem do wiadomości poszczególnych jednostek gospodarczych i na tym wyczerpują się środki jej popularyzacji. Nie wykorzystuje się należyte środki masowej informacji (jak prasa, lokalna

rozgłośnia Polskiego Radia itp.), a przede wszystkim samej trasy linii i obsługujących ją pojazdów. W szczególności brak jest tablic przystankowych na trasach wielu linii regularnych, a tablice umieszczone na pojazdach nie wskazują wcale na regularny charakter ich pracy. Tak np. samochód obsługujący linię Poznań — Trzcianka zaopatrzony jest w tablicę: „Towarowy: Poznań — Szamotuły — Czarnków — Trzcianka”. Z napisu w ogóle nie wynika, że pojazd obsługuje stałą linię regularną, a wyraz „towarowy” niczego o charakterze pojazdu nie mówi, gdyż sam wygląd zewnętrzny samochodu świadczy o tym, iż służy do przewozu towarów. W podobny sposób znakowane są również i inne jazdy, obsługujące linie regularne na terenie woj. poznańskiego. W tablicy należałoby więc wyraźnie zaznaczyć, że jest to stała linia regularna i ewentualnie podać dni, w których kursuje.

Lepsze spopularyzowanie linii regularnych z równoczesnym przestrzeganiem rozkładu jazdy przyczyni się do dalszej poprawy obsługi jednostek korzystających z tych linii, a przede wszystkim umożliwi lepsze zaspokojenie potrzeb ludności w zakresie przewozu przesyłek bytowych.

Przyczyną niezadawalających jeszcze wyników pracy linii regularnych jest w znacznej mierze niestosowanie przez personel obsługujący socjalistycznych metod pracy. W szczególności odczuwa się brak inicjatywy w kierunku rozwoju współzawodnictwa pracy, którego nowych form domaga się charakter pracy na liniach regularnych. Tak np. można by zainicjować współzawodnictwo indywidualne między konduktorami o jak największą masę przewiezionego ładunku, o punktualność kursowania pojazdów, o jak najlepszą obsługę miejscowości położonych na trasie linii itp. Również można by wprowadzić współzawodnictwo zespołowe między placówkami spedycyjnymi obsługującymi poszczególne linie.

Brak materialnego zainteresowania personelu obsługującego linię w jej wynikach eksploatacyjnych odbija się negatywnie na pracy wielu jeszcze linii. W szczególności odczuwa się brak ustalonych zasad premiowania konduktorów. Często konduktor nie otrzymuje premii uzależnionej od wyników pracy linii, a jedynie wynagrodzenie za godziny nadliczbowe. W tym stanie rzeczy nie jest on zainteresowany w punktualnym kursowaniu pojazdu, a wręcz przeciwnie — w jego opóźnieniu. Brak zainteresowania konduktora w jak najlepszym wykorzystaniu ładowności samochodu odbija się negatywnie na obsłudze miejscowości położonych na trasie linii. Nie jest on również zainteresowany w zapewnieniu ładunków powrotnych, co ma niekorzystny wpływ na kształtowanie się współczynnika wykorzystania przebiegu. W tym stanie rzeczy należałoby wprowadzić powszechny system premiowania konduktorów w zależności od masy przewiezionego ładunku lub od zrealizowanych wpływów oraz przewidzieć taki system wynagrodzenia innych pracowników, obsługujących komunikację regularną, którzyby wiązała płace z osiągnięciami eksploatacyjnymi linii.

Współpraca z nadawcami ładunków

Do czynników utrudniających pracę linii regularnych należy zaliczyć jeszcze brak należytej współpracy między nadawcami ładunków, a PKS. Często jeszcze spotykane są przypadki, że nadawcy ładunków zamiast posługiwać się istniejącą linią PKS, przewożą ładunki typowe dla komunikacji regularnej przy pomocy transportu własnego lub zlecają je do przewozu przewoźnikom prywatnym. Tak np. Miejskie Przedsiębiorstwo Remontowo-Budowlane w Częstochowie oraz Centrala Odpadków Użytkowych we Włoszowie k/Częstochowy wysyłają kilka razy w miesiącu przewoźników prywatnych z ładunkami lub po ładunki do Stalinołrodu, podczas gdy istniejąca linia regularna Częstochowa — Stalinołród odczuwa ich brak.

Spotyka się również wypadki nadawania przesyłek do przewozu linią regularną bez należytego opakowa-

nia. Np. Centrala Chemiczna w Kaliszu nadaje na linię regularną do Konina ładunki różnych farb w puszkach o zawartości od 0,76 do 3 kg. Ładowanie tak rozdrobnionego ładunku trwa bardzo długo i staje się przyczyną poważnego opóźnienia kursu.

Nalożenie na nadawców obowiązku korzystania z usług linii oraz odpowiedniego przygotowania przesyłek przyczyniłoby się niewątpliwie do dalszego usprawnienia pracy regularnej komunikacji w ciężarowym transporcie samochodowym.

JANUSZ MONDALSKI (Gdynia)

O nowy polski konosament liniowy

W sierpniowym numerze „Transportu” w artykule pt. „Tendencje ujednolicenia warunków konosamentów w przewozach liniowych” zwrócono uwagę na poważne zmiany, jakie nastąpiły w ostatnich latach w zakresie unowocześnienia morskich dokumentów przewozowych. Szkicując w bardzo ogólnych zarysach historię rozwoju konosamentów, skoncentrowano się w tym artykule na omówieniu osiągnięć w dziedzinie standaryzacji tych dokumentów na przestrzeni ostatnich kilku lat w krajach kapitalistycznych.

Aktualność tego zagadnienia, również i dla naszej żeglugi liniowej, skłania do podjęcia próby wykazania potrzeby rozpoczęcia prac nad rewizją konosamentów liniowych, stosowanych przez polskie przedsiębiorstwa żeglugowe.

Z osiągnięciami w dziedzinie dokumentacji trampowej nie idzie w parze postęp w naszej dokumentacji liniowej, tj. w zakresie modernizacji konosamentów. Zjawisko to nie jest jednak wyłącznie związane z naszą żeglugą, gdyż jak wykazują obserwacje stosunków międzynarodowych na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat, standaryzacja czarterów postępowała znacznie szybciej, niż standaryzacja konosamentów liniowych. Ukazanie się konosamentu typowego Konferencji Bałtyckiej „Conlinebill”, który jest w tej chwili uważany w świecie kapitalistycznym żeglugi za wyraz ostatnich tendencji normalizacyjnych, było poprzedzone blisko ćwierćwiecznym ścieraniem się antagonistycznych interesów armatorów i załadowców. Historia walki o nadanie Regulom Haskim charakteru prawa międzynarodowego rzuca światło na odmiennosc warunków, w jakich formowały się dokumenty liniowe.

Badania tego, niezmiernie z punktu widzenia prawnego i ekonomicznego, ciekawego zagadnienia wykazują, że podnoszone wielokrotnie próby uzgodnienia w skali międzynarodowej podstawowych warunków przewozowych w żegludze liniowej, nie dochodziły przez wiele lat do skutku. Złożył się na to szereg przyczyn, wynikających przede wszystkim z faktu znacznie bardziej skomplikowanego charakteru przewozów liniowych w porównaniu z przewozami trampowymi. Podczas gdy umowa o zafrachtowanie statku jest umową dwustronną, w której przewoźnik i czarterujący ustalają w drodze swobodnych negocjacji dodatkowe klauzule transportowe czarteru, o tyle w przewozach liniowych konosament linii okrętowej stanowi niejako jednostronny „regulamin” przewozu, ustalony przez przewoźnika i obowiązujący obie zainteresowane strony. „Jednostronność” tych warunków była przez długie lata źródłem konfliktów między ugrupowaniami armatorów i załadowców. Dziś zagadnienie to straciło wiele na ostrości, gdyż funkcjonalne powiązanie rozwoju żeglugi z rozwojem handlu międzynarodowego musiało w konsekwencji doprowadzić do kompromisu między tymi czynnikami. Powszechne niemal przyjęcie Konwencji Brukselskiej przez kraje morskie jest wyrazem tego kompromisu, w którym największe zresztą ustępstwa zostały poczynione ze strony armatorów.

Trudność standaryzacji konosamentów liniowych wynika z konieczności szczegółowego opracowania wa-

Jak wynika z przykładów zamieszczonych w niniejszym artykule, linie regularne — mimo poważnych osiągnięć — posiadają jeszcze szereg braków i niedociągnięć, które muszą być w najbliższym czasie usunięte. Wymagać to będzie od pracowników transportu samochodowego zapoznania się z właściwymi metodami badania potoków ładunków i zasadami planowania linii, zwiększenia popularności regularnej komunikacji wśród nadawców przesyłek, zapewnienia należytej punktualności w kursowaniu pojazdów oraz inicjowania i upowszechniania socjalistycznych metod pracy.

runków, które muszą uwzględniać okoliczności, wynikające z faktu dokonywania przewozu statkiem liniowym w tej samej podróży różnorodnych ładunków przeznaczonych dla licznych odbiorców do kilku lub kilkunastu portów, położonych w różnych krajach. W tych warunkach konosament liniowy musi regulować, nie tylko zobowiązania między armatorem i poszczególnymi załadowcami (odbiorcami), ale również uwzględniać dobro poszczególnych ładunków.

Zagadnienia przygotowania ładunku do transportu, opakowania, deklaracji wagi, jakości, właściwości chemicznych itp., zagadnienia manipulacji załadunkowych i wyładunkowych, nabierają szczególnego znaczenia w przewozach liniowych, nie tylko z punktu widzenia skutków jakie przynoszą one dla realizacji umowy pomiędzy armatorem a odbiorcą, ale w tym samym niemal stopniu rzutują na interesy poszczególnych załadowców. Staranne opakowanie towaru niebezpiecznego jednego załadowcy chroni ładunki innych załadowców, złe zadeklarowanie właściwości chemicznych towaru naraża na uszkodzenie towary innych załadowców. Współzależność interesów załadowców drobniejszych na statkach liniowych rodzi wiele konfliktów prawnych, których rozstrzygnięcie w braku wyraźnego ustalenia prawa regulującego obowiązki i uprawnienia stron natrafia na poważne trudności.

Patrząc z tego punktu widzenia na konosamenty liniowe, nie trudno dostrzec przeszkody, które piętrzyły się na drodze do ich standaryzacji w sensie ustalenia warunków chroniących w możliwie najszerszym stopniu interesy wszystkich stron. Stąd też ogólne opóźnienie modernizacji dokumentów liniowych w stosunku do dokumentów trampowych, których opracowanie, z uwagi na ich przeznaczenie dla określonej relacji i ładunku masowego nie nasuwało również poważnych trudności.

Historia polskich konosamentów liniowych z okresu przedwojennego nie odbiega wiele od warunków, w jakich tworzyły się konosamenty w innych krajach, w których sprawy gospodarki morskiej stały na dalszym planie. Dla organizowanych linii żeglugowych, przez ówczesne polskie towarzystwa żeglugowe, przyjmowano konosamenty zagranicznych przedsiębiorstw okrętowych. W kierunkach, gdzie linie polskie utrzymywały regularne połączenia w porozumieniu z zagranicznymi liniami, stosowano na linii polskiej konosamenty obce w dosłownym brzmieniu. W innych relacjach, wprowadzone konosamenty stanowiły kompilację klauzul z różnych konosamentów linii zagranicznych. W tych warunkach, stosowane wówczas przez polskie przedsiębiorstwa żeglugowe, konosamenty liniowe były wyrazem obcych tendencji żeglugowych zaadaptowanych do potrzeb polskich przez zastosowanie nieznacznych korekt i uzupełnień lokalnymi klauzulami. Tak więc w okresie nieugruntowanych jeszcze tendencji normalizowania konosamentów, wprowadzone przed laty konosamenty wniosły ze sobą do pracy operatywnej balast tradycyjnych klauzul i nawarstwień specjalnych warunków, wyrosłych na gruncie ścierających się antagonistycznie interesów żeglugi i handlu krajów kapitalistycznych. Pozytywny stosunek do postanowień

Konwencji Brukselskiej o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, wyrażający się w fakcie ratyfikowania jej przez Polskę w r. 1936, znalazł niedostateczny wyraz w praktycznym zastosowaniu. Polskie konosamenty przedwojenne zawierające w sobie wiele sprzecznych klauzul, uzupełniano klauzulą „Paramount“, aby w ten sposób przez jej zastosowanie zatrzeć formalne różnice między warunkami Konwencji Brukselskiej a faktycznymi warunkami konosamentów, które często króć wykraczały poza granice uprawnień armatora, ustalone tą Konwencją.

W pierwszych latach powojennych nasze przedsiębiorstwa żeglugowe powróciły w zasadzie do dawnej dokumentacji. Reaktywowane linie podjęły obsługę, tradycyjnych dla naszej żeglugi relacji, na warunkach nie wiele odbiegających od tych, jakie miały zastosowanie przed wojną. Zmiany organizacyjne w naszych przedsiębiorstwach żeglugowych pociągnęły jednak za sobą w następnych latach również i korekty konosamentów, jednakże tylko w rozmiarach nieprzekraczających najkonieczniejszych potrzeb. Podejmowane kilkakrotnie próby głębszego przeanalizowania zagadnienia rewizji polskich konosamentów nie dały poważniejszych rezultatów, gdyż były one przeprowadzane w trybie prac eksploatacyjnych, a więc w warunkach uniemożliwiających wszechstronną analizę problemu zarówno od strony politycznej, ekonomicznej, prawnej, językoznawczej i innych. Tak więc obecnie przedsiębiorstwa żeglugowe posługują się konosamentami, które mimo zaadaptowania ich do nowych warunków pracy naszej żeglugi, nie są w pełni dokumentami odpowiadającymi naszym postępowym tendencjom prawnym.

Rozwój naszej żeglugi, który przejawia się w rozbudowie jej najwyższych form, tj. żeglugi liniowej, w trudnych lecz atrakcyjnych relacjach kierunkowych, wymaga podjęcia prac w szerokim zakresie nad przygotowaniem projektu pierwszego polskiego konosamentu liniowego. Nie mniej pilne jest zagadnienie opracowania projektu polskiego konosamentu bezpośredniego, którego brak odczuwają dotkliwie zarówno przedsiębiorstwa żeglugowe jak i handel zagraniczny, tym bardziej, że ten rodzaj przewozów rozwijał się u nas szczególnie.

Konosamenty używane przez polskie przedsiębiorstwa żeglugowe mają jeszcze wiele z usterek, które wymieniano już na łamach niniejszego pisma w związku z omawianiem tendencji ujednolicenia konosamentów w żegludze światowej. Pewne widoczne braki, które zdaniem naszym należałoby usunąć w drodze opracowania nowego konosamentu, wymagają szczególnego podkreślenia.

Zwrócić należy w pierwszym rzędzie uwagę na język konosamentów, gdyż od tego, czy jest on przejrzysty, zależy stopień zrozumienia warunków konosamentowych przez zainteresowane strony. Język większości polskich konosamentów jest na ogół trudny, gdyż charakteryzuje się tradycyjnymi zwrotami, zaczerpniętymi ze starych konosamentów z okresu międzywojennego, a niekiedy nawet z okresów wcześniejszych. Zawiłość języka, skłonność do ujmowania poszczególnych ustępów konosamentu w długich zdaniach wielokresowych, nie sprzyja zrozumieniu intencji autora klauzul. Takie klauzule jak: „klauzula odpowiedzialności“ („Responsability clause“), „dewiacyjna“ („Deviation clause“), „towarów łatwo psujących się“ („Perishable cargo“), mogą być w pewnej mierze przykładem niedoskonałości językowej naszych konosamentów.

Forma i układ konosamentów pozostawia również wiele do życzenia. Przykładem mogą tu być konosamenty linii zachodnio-europejskiej, gdzie układ poszczególnych klauzul jest raczej dziełem przypadku, a nie konsekwencją logicznej kolejności warunków. Po klauzulach: „Paramount“, dewiacyjnej, odpowiedzialności, awarii wspólnej, frachtu, zastawu, następuje klauzula wyładunkowa, oznaczona numerem dziesiątym, natomiast klauzula załadunkowa, która logicznie biorąc powinna poprzedzać klauzulę wyładun-

kową, zamieszczona jest pod numerem dwudziestym i to po takich klauzulach jak: „ładunki bezpośrednie“ (Through - Cargo), „sztuki ciężkie“ (Heavy and Awkward Lifts), „ładunki niebezpieczne“ (Dangerous Cargo), „opłaty i koszty“ (Stamps and Charges) i inne. Nie jest to wprawdzie istotne dla warunków przewozowych, jednak umniejsza przejrzystość konosamentu i naszcza użytkownikowi trudności w posługiwaniu się tymi formularzami.

Treść klauzul wymaga również szczegółowego przeanalizowania, gdyż biorąc pod uwagę fakt przystąpienia przez Polskę do Konwencji Brukselskiej, poszczególne klauzule wydają się za obszerne, a niekiedy wręcz zbędne. Z treści konosamentów przebija tendencja uregulowania wszystkich ewentualnych kolizji, jakie mogą wyniknąć w czasie realizacji przewozu. Przejawia się to np. w drobiazgowym omówieniu przypadków, w których armator zwolniony jest od odpowiedzialności, podczas gdy zagadnienie to reguluje szczegółowo artykuł 4 Konwencji Brukselskiej, mającej zastosowanie do tego konosamentu. Jest to zasada prowadząca teoretycznie do podniesienia bezpieczeństwa obrotu towarowego, jednak w praktyce jest ona coraz mniej popularna. W nowszych sformulowaniach konosamentów zrezygnowano z niej, stojąc na stanowisku niecelowości powtarzania w konosamentach, usankcjonowanych Konwencją Brukselską, zwolnień armatora z odpowiedzialności. W tym kierunku idzie zresztą najnowsze sformułowanie konosamentu linii lewantyńskiej, które, wzorowane częściowo na konosamentach jednej z zagranicznych linii współpracującej z polskim przewoźnikiem, nawiązuje zarówno w treści, jak i w układzie do konosamentu Konferencji Bałtyckiej „Conlinebill“.

Ramy niniejszego artykułu nie pozwalają na szczegółową, merytoryczną analizę polskich konosamentów i dlatego ograniczono się do zwrócenia uwagi na pewne zasadnicze braki konosamentów, które wymagają usunięcia. Potrzeba rewizji polskich konosamentów w kierunku ich unowocześnienia, podyktowana jest nie tylko korzyściami ekonomicznymi, jakie z tego tytułu wynikają dla naszej żeglugi i handlu zagranicznego, lecz również względami politycznymi.

Praktyczne zadania naszej żeglugi liniowej, wykonywane codziennie dla gospodarki narodowej, wykraczają daleko poza najszersze plany rozwoju żeglugi w okresie międzywojennym. W nowych warunkach pracy naszych przedsiębiorstw żeglugowych należy zwrócić większą uwagę na podniesienie jakości dokumentacji, gdyż jest ona w dużej mierze problemem naszego postępu w dziedzinie organizacji transportu morskiego. W warunkach okresu przedwojennego, w czasie tworzenia się podstaw naszej żeglugi liniowej, wykorzystaliśmy dość bezkrytycznie z doświadczeń linii obcych, inkorporując ich warunki przewozowe do polskich konosamentów. Polskie linie szukały współpracy z liniami obcymi, które wcześniej rozpoczęły obsługę portów polskich, przed uruchomieniem linii pod polską banderą. Dziś sytuacja jest radykalnie zmieniona, gdyż polskie linie stanowią bazę obsługi polskiego handlu zagranicznego. W tej roli nasze linie mają możliwość wywierania wpływu na linie obce w kierunku poprawy warunków przewozowych do/z portów polskich, nie tylko w zakresie obniżenia kosztów samego transportu, lecz także przez modernizację konosamentów.

Z ostrej walki ekonomicznej antagonistycznych ugrupowań kapitalistycznych armatorów i eksporterów zrodził się kompromis w formie Konwencji Brukselskiej, która w drodze aktów prawnych stała się częścią prawa morskiego poszczególnych krajów. Od kilku lat obserwujemy wyraźne tendencje ujednolicenia warunków przewozowych w żegludze kapitalistycznej a konosamenty Konferencji Bałtyckiej znalazły szerokie zastosowanie na kontynencie europejskim. Pozostaje więc uważne przeanalizowanie tych zjawisk i wyciągnięcie z nich wniosków korzystnych dla naszej gospodarki narodowej poprzez zastosowanie tych warunków w polskich konosamentach, które z jednej strony będą wyrazem naszych tendencji legislatyw-

nych, a z drugiej strony potwierdzeniem zasady poszanowania międzynarodowych umów i porozumień.

W pracach nad nowym polskim konosamentem, pomocnym będzie konosament radziecki, który jakkolwiek nie jest w całym tego słowa znaczeniu konosamentem liniowym, jednak ma charakter dokumentu nowoczesnego o wyraźnych zaletach treściowych. Oba konosamenty Konferencji Bałtyckiej „Conlinebill” i „Conlinethrubill”, wymagają dokładnej analizy, gdyż oparte w swych założeniach całkowicie na Regulach Haskich mogą stanowić w wielu wypadkach punkt wyjściowy dla konstrukcji polskich konosamentów.

WL. GÓRSKI (Szczecin)

Ubezpieczenie środków komunikacji

Ustawa o ubezpieczeniach państwowych z dnia 28 marca 1952 r. obejmuje obowiązkowym ubezpieczeniem m. in. także odpowiedzialność cywilną z ruchu środków komunikacji (OC) oraz następstwa nieszczęśliwych wypadków w komunikacji, wynikłe u pasażerów lub innych osób poszkodowanych (art. 5 pkt. 1 — 6 i 7) (NW). Dotychczas jednak nie ukazało się zapowiadziane rozporządzenie Rady Ministrów, które ma określić zakres ubezpieczeń obowiązkowych, termin i tryb wprowadzenia ich w życie oraz wzajemne prawa i obowiązki ze stosunku ubezpieczenia. Dlatego też omawiane ubezpieczenia nie są jeszcze objęte ubezpieczeniem obowiązkowym, lecz prowadzone są narazie nadal na zasadach dobrowolności.

Ubezpieczenia dobrowolne OC i NW w ruchu środków komunikacji prowadzone są obecnie przede wszystkim w odniesieniu do samochodów i to z reguły łącznie z autocasco. W innych rodzajach komunikacji — za wyjątkiem lotniczej i rowerowej — ubezpieczenia te nie rozwinęły się, mimo iż mają również poważną rację bytu. Ustawa o ubezpieczeniach państwowych nie precyzuje, jakie środki komunikacji mają być objęte ubezpieczeniem obowiązkowym. Rozporządzenie wykonawcze niewątpliwie określi w sposób szczegółowy środki komunikacji, do których odnosić się będą obydwie lub jedno z omawianych ubezpieczeń. Należy się jednak liczyć z tym, iż ubezpieczenia obowiązkowe OC i NW obejmą zarówno te środki komunikacji, gdzie ubezpieczenia te rozwinęły się w formie dobrowolnej, jak i te, gdzie tego rodzaju ubezpieczenia dotychczas nie były znane. Ubezpieczenia te bowiem na bazie znacznego upowszechnienia w jednych rodzajach komunikacji a celowości we wszystkich — uznane zostały za dojrzałe do tego, by je wprowadzić w formie obowiązkowej. W szczególności ustawa nie zawęży zakresu tych ubezpieczeń do ruchu tzw. mechanicznych środków komunikacji.

Przedmiotem ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z ruchu środków komunikacji jest ustawowa (cywilna) odpowiedzialność, która może wynikać dla ubezpieczającego z ruchu danego środka komunikacji. Odpowiedzialność ta odnosi się do obowiązku pokrycia szkód wyrządzonych na osobie lub mieniu osoby trzeciej przez śmierć, obrażenia cielesne, uszkodzenie zdrowia, jak również zniszczenie lub uszkodzenie cudzej własności.

Odpowiedzialność za wyżej wymienione szkody obciąża właściciela względnie posiadacza danego środka komunikacji (art. 153 kod. zob. i in.) W odniesieniu do jednostek państwowych wyposażonych w osobowość prawną (przedsiębiorstw, instytucji i zakładów) własność przydzielonych im w operatywny zarząd środków należy zawsze do państwa socjalistycznego. Jednostki te jednak ponoszą samodzielną odpowiedzialność cywilną z tytułu posiadania własnych środków komunikacji.

Należy podkreślić, iż za wypadki z ruchu środków komunikacji prawo cywilne czyni odpowiedzialnym

Specyfika przewozów dokonywanych polskimi liniami żegludowymi, które obok polskiej masy towarowej, obejmują ładunki tranzytowe z krajów Demokracji Ludowej i Związku Radzieckiego oraz ładunki kapitałystyczne, przewożone między portami trzecimi, narzuca konieczność opracowania polskiego konosamentu w oparciu o zasady socjalistycznego prawa przy pełnym poszanowaniu międzynarodowych umów i konwencji, ratyfikowanych przez Polskę. Chodzi zatem o opracowanie wzorów liniowych dokumentów przewozowych, które nie tracąc w niczym ze swego międzynarodowego charakteru byłyby wyrazem założeń naszego nowego prawa morskiego.

właściciela (względnie posiadacza) środków komunikacji, a nie jego organy, czy też pracowników, nawet pracowników kierujących danym środkiem komunikacji (np. maszynisty, kierowcy, pilota itd.). Jest to słuszną zasadą, ułatwiającą poszkodowanemu dochodzenie roszczeń i pokrycie szkód. Właścicielowi (posiadaczowi), odpowiadającemu wobec osób poszkodowanych przysługuje jednak roszczenie zwrotne (tzw. prawo regresu) do bezpośredniego sprawcy szkody np. kierowcy, o ile udowodni, iż szkoda powstała z jego winy (art. 147 kodeksu zobowiązań).

Jeżeli jednak środek komunikacji oddany był do użytku innej osobie na jej własny rachunek i ryzyko, albo jeżeli właściciel został pozbawiony możliwości rozporządzania nim wskutek cudzego czynu bezprawnego, za szkodę wyrządzoną odpowiada zamiast właściciela ten, kto miał władzę rozporządzania środkiem komunikacji (art. 153 § 2 kod. zob.).

Zakres odpowiedzialności właściciela (posiadacza) środka komunikacji kształtować się może w dwojaki sposób: z reguły właściciel odpowiada na zasadach normalnej odpowiedzialności cywilnej. W niektórych jednak przypadkach (w praktyce najważniejszych) odpowiedzialność ta jest podwyższona, wzmożona w porównaniu do zasad normalnych.

Odpowiedzialność wzmożoną przewidują przepisy prawa cywilnego (kodeksu zobowiązań) w stosunku do właścicieli mechanicznych środków komunikacji, tzn. poruszanych za pomocą sił przyrody (nie tylko tzw. pojazdów mechanicznych) z tytułu wszelkich szkód na osobie lub mieniu wyrządzonych osobie trzeciej przez ruch tego rodzaju środków komunikacji (art. 153 § 1 w związku z art. 152 kod. zob.). Podwyższenie odpowiedzialności polega na tym, że właściciele mechanicznych środków komunikacji odpowiadają za szkody, wynikające z ruchu tych środków bez względu na winę własną lub winę pracowników, w tym również osób prowadzących dany środek komunikacji. Odpowiedzialność właściciela mechanicznych środków komunikacji opiera się na zasadzie ryzyka, związanego z ruchem tych środków. Ruch mechanicznych środków komunikacji, bez względu na ich rodzaj, stwarza bowiem warunki, zwiększające prawdopodobieństwo zajścia szkody, zwiększa ryzyko wypadku. Jest rzeczą zrozumiałą i słuszną, że skutki zwiększonego ryzyka obciążają właściciela względnie posiadacza tych środków, a nie osoby poszkodowane.

Osoby poszkodowane nie muszą udowadniać winy właściciela mechanicznego środka komunikacji ani też jego pracownika. Wystarczy udowodnić tylko, że powstała szkoda oraz jej wysokość. Za wszelkie zaś szkody odpowiada właściciel. Właściciel może się uwolnić od tej odpowiedzialności (tzw. ekskulpacja) jedynie w ściśle określonych przypadkach, jeżeli udowodni, że szkoda powstała: 1) wyłącznie z winy poszkodowanego, 2) z winy osoby trzeciej, za której czynu nie ponosi odpowiedzialności, 3) wskutek tzw. siły wyższej, czyli gwałtownego działania sił przyrody, którego nie był

w stanie przewidzieć, ani też któremu nie mógł zapobiec (art. 153 w związku z art. 152).

Wzmóżona odpowiedzialność polega, jak widzimy, przede wszystkim na przerzuceniu ciężaru dowodowego na osobę odpowiedzialną. Nie poszkodowany musi udowadniać winę właściciela mechanicznego środka komunikacji względnie jego pracownika, lecz właściciel, chcąc uwolnić się od odpowiedzialności, musi przeprowadzić dowód wv okoliczności. Jeżeli uprzytomnimy sobie, jak zasadnicze znaczenie posiada w razie sporu sądowego czy arbitrażowego kwestia, na której stronie spoczywa ciężar dowodu istotnych dla sprawy okoliczności, rozumiemy, jak doniosłe znaczenie praktyczne posiada przerzucenie ciężaru dowodowego na osobę odpowiedzialną i jak bardzo ułatwia ono sytuację osoby poszkodowanej. Jeżeli właściciel nie zdoła przeprowadzić swej ekskulpacji, odpowiada za wszelką szkodę, choćby ta nie wynikała z winy umyślnej lub niedbalstwa jego samego, jego organów lub pracowników. Poza przerzuceniem ciężaru dowodowego wzmóżona odpowiedzialność z ruchu mechanicznych środków komunikacji przejawia się więc i w tym, że właściciele (posiadacze) takich środków odpowiadają również w tych wszystkich przypadkach, w których szkoda nie wynika z winy żadnej ze stron.

Wzmóżona odpowiedzialność właściciela z ruchu mechanicznych środków komunikacji przejawia się również w tym, że określony przepisami kodeksu zobowiązań zakres odpowiedzialności nie może być umownie ograniczony ani wyłączony. Wszelkie umowy i klauzule, mające na celu ograniczenie lub wyłączenie z góry tej odpowiedzialności są z mocy samego prawa nieważne (art. 155 kod. zob.). Możliwe jest jednak bardziej szczegółowe unmowanie zagadnienia odpowiedzialności z tytułu ruchu mechanicznych środków komunikacji w przepisach specjalnych. Przepisy takie zawarte są np. w prawie lotniczym z 1928 r.

W pozostałych przypadkach szkód z ruchu środków komunikacji odpowiedzialność właściciela kształtuje się na zasadach ogólnie obowiązujących w prawie cywilnym z tytułu tzw. czynów niedozwolonych (tzn. czynów wyrządzających szkodę innej osobie). Odpowiedzialność właściciela w tych przypadkach kształtuje się na zasadzie winy — „kto z winy swej wyrządził drugiemu szkodę, obowiązany jest do jej naprawienia” (art. 134 kod. zob.). Ponadto, w przypadkach takich, właściciele środków komunikacji odpowiadają za czyny swych pracowników, tylko wtedy jeżeli szkoda powstała przy wykonywaniu powierzonych im czynności z ich winy (art. 145 kod. zob.). Przeprowadzenie dowodu winy osoby odpowiedzialnej lub jej pracownika spoczywa na poszkodowanym.

Zwykły (nie wzmózony) zakres odpowiedzialności właściciela ma miejsce przy szkodach, wynikłych z ruchu środków komunikacji nie posiadających napędu mechanicznego np. rowerów, wózków ręcznych, pojazdów lkonnych itp. Zwykły zakres odpowiedzialności cywilnej ma miejsce również w przypadku zderzenia mechanicznych środków komunikacji, przy których poszkodowany może dochodzić pokrycia szkody tylko na zasadach ogólnych (art. 154 § 1 kod. zob.). Wzmóżona odpowiedzialność związana ze zwiększeniem ryzyka skutec eksploatacji mechanicznych środków komunikacji nie miałaby w przypadku takim żadnego uzasadnienia. Odpowiedzialność na zasadach ogólnych ma miejsce także w przypadku szkód, wyrządzonych osobom przewożonym z grzeczności — także mechanicznym środkiem komunikacji (art. 154 § 2 kod. zob.).

Odpowiedzialność cywilna z ruchu środków komunikacji (normalna i wzmózona) obejmuje wszelkie szkody, wyrządzone innej osobie (fizycznej lub prawnej) na osobie lub mieniu. Poszkodowanym może być zarówno pasażer, jak pracownik, jak każda inna osoba z wyjątkiem samego odpowiedzialnego.

Określona wyżej odpowiedzialność cywilna właściciela środków komunikacji może stanowić przedmiot ubezpieczenia. Przedmiotem ubezpieczenia nie jest jednak mienie, życie i zdolność do pracy osoby poszkodowanej, lecz mienie ubezpieczającego (właściciela środków komunikacji), które może doznać uszczerbku na skutek odpowiedzialności ustawowej za szkody, wynikające z ruchu środków komunikacji.

Ubezpieczenie NW z ruchu środków komunikacji obejmuje w pierwszym rzędzie pasażerów. Ponadto odnosi się może także do innych osób, przede wszystkim do obsługi, a nawet samego właściciela, jeżeli jest to osoba fizyczna, jak również jego rodziny (jak to ma miejsce obecnie np. w ubezpieczeniu rowerowym). Nie odnosi się natomiast do innych osób, nie wymienionych szczegółowo w polisie.

Ubezpieczenie NW jest zupełnie niezależne od faktu, że właściciel środka komunikacji jest odpowiedzialny cywilnie za szkody wyrządzone pasażerom i członkom obsługi. Ubezpieczenie NW obejmować może ponadto szerszy krąg osób, niż ubezpieczenie OC (np. właściciela, członków rodziny), może również objąć szerszy zakres ryzyk, a więc również takie ryzyka, za które właściciel środka komunikacji nie odpowiada.

Przy ubezpieczeniu NW z ruchu środków komunikacji, ubezpieczającym jest właściciel (posiadacz) danego środka, ubezpieczonymi zaś pasażerowie i inne osoby określone. Ubezpieczenie NW stanowi dla ubezpieczonych znaczne ułatwienie w uzyskaniu należnego świadczenia z tytułu wypadku. Osoba poszkodowana nie jest zmuszona do prowadzenia długotrwałych nieraz sporów dla wykazania poniesionej szkody i jej wysokości. Ubezpieczenie NW, mające ułatwić uzyskanie świadczenia w razie wypadku, nie zamyka jednak możliwości dochodzenia odszkodowania z tytułu odpowiedzialności cywilnej właściciela środka komunikacji.

Ubezpieczenia OC i NW mogą, choć nie muszą, odnosić się do ruchu tego samego środka komunikacji. Zachodzą jednak poważne różnice pomiędzy tymi dwoma rodzajami ubezpieczeń. Przede wszystkim ubezpieczenie OC jest rodzajem ubezpieczenia majątkowego, którego przedmiotem jest mienie ubezpieczającego. Ubezpieczenie NW natomiast jest rodzajem ubezpieczenia osobowego, którego przedmiotem jest życie i zdolność do pracy osób fizycznych, a więc dobra osobiste, nie dające się ocenić w pieniądzu. W ubezpieczeniu OC poszkodowanym może być zarówno osoba fizyczna jak prawna; w ubezpieczeniu NW uprawnionym do świadczenia w razie wypadku może być wyłącznie osoba fizyczna. W ubezpieczeniu OC poszkodowany nie jest ubezpieczonym i nie pozostaje z zakładem ubezpieczeń w żadnym stosunku prawnym. Roszczeń swych może dochodzić wyłącznie wobec ubezpieczającego, jako osoby zobowiązanej ustawowo do odszkodowania. Natomiast osoby, objęte ubezpieczeniem NW, są ubezpieczonymi i posiadają prawo roszczenia do zakładu ubezpieczeń o świadczenie w razie zajścia określonego w polisie zdarzenia losowego. Rozmiar świadczenia zakładu ubezpieczeń w ubezpieczeniu OC jest elastyczny: zakład obowiązany jest do pokrycia roszczeń osoby poszkodowanej w takiej wysokości, jak ubezpieczający, oczywiście w granicach ustalonych w polisie sum gwarancyjnych. Rozmiar świadczenia natomiast w ubezpieczeniu NW nie jest uzależniony od wykazania jakiegokolwiek szkody majątkowej, ani też od wysokości tej szkody, ale jest ustalony z góry w sposób sztywny według tabeli norm, przewidującej wypłatę odpowiednich kwot w razie zajścia takich wypadków, jak śmierć, trwała niezdolność do pracy lub czasowa niezdolność do pracy.

W ZSRR ubezpieczenie OC ani ogólne, ani z ruchu środków komunikacji nie jest w ogóle znane. Ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków (NW) pasażerów stanowi natomiast rodzaj ubezpieczenia obowiązkowego. Ograniczone jest ono jednak tylko do pasażerów tras dalekobieżnych przy korzystaniu z komunikacji kolejowej, wodnej, samochodowej i powietrznej (Konstytucja, Państwowe ubezpieczenia w ZSRR, Książka i Wiedza 1950 r., str. 143). Ubezpieczenie obowiązkowe NW z ruchu środków komunikacji w Polsce będzie obejmowało w myśl ustawy o ubezpieczeniach państwowych — szerszy krąg osób (nie tylko pasażerów). Ponadto w naszych warunkach wydaje się rzeczą słuszną objęcie tym ubezpieczeniem nie tylko komunikacji dalekobieżnej. Wskazane i uzasadnione życiowo wydaje się też objęcie tym ubezpieczeniem również innych środków komunikacji, w szczególności środków komunikacji miejskiej.

TRANSPORTOWCY PISZA...

B. DUBIEŃSKI (Sopot)

Koleje wąskotorowe, jako środek transportu w rolnictwie

Normalizacja kolei wąskotorowych spowodowała przekucie wszystkich kolejowych linii wąskotorowych użytku publicznego o prześwicie 600 mm na prześwit 750 mm. Tym samym nastąpiła prawie zupełna eliminacja linii wąskotorowych o prześwicie 600 mm jako publicznego środka komunikacyjnego i transportowego. W związku z tym powstaną pewne rezerwy taboru o prześwicie 600 mm, nie nadającego się do przystosowania na większy prześwit z przyczyn technicznych i ekonomicznych. Tak samo powstaną pewne rezerwy w szynach i złączach tych typów, które z uwagi na zwiększony nacisk osiowy taboru o prześwicie 750 mm, muszą zostać wycofane, jako zbyt słabe. Będzie to dotyczyło zwłaszcza szyn o wadze poniżej 12 kg/m. Rezerwy te mogą być przekazane jako środki transportu w przemyśle leśnym lub rolnym. Resort budownictwa jest na razie tymi środkami transportowymi nasycony, przechodzi zresztą stopniowo na transport normalnotorowy i samochodowy, zależnie od potrzeb terenowych i nie będzie przypuszczać, że powstałych rezerw kolei wąskotorowych czerpał. Otwierają się zatem możliwości szerszego zastosowania kolei wąskotorowych przede wszystkim w rolnictwie, które, zgodnie z wytycznymi II Zjazdu ZZPR, winno zwiększyć produkcję, co można osiągnąć przez zwiększoną mechanizację, zwłaszcza mechanizację transportu.

W interesie ogólnej gospodarki narodowej należałoby zwalczać błędny pogląd, że jedynym transportem przyszłości jest w każdej okoliczności transport samochodowy. Przeciwnie, transportem samochodowym należałoby tak pokierować, aby tenże nie wdierał się w dziedziny, przewidziane na razie dla innych środków transportowych, a przede wszystkim w dziedziny rolnictwa, już częściowo opanowaną przez koleje wąskotorowe, zwłaszcza w zachodnich dzielnicach kraju. Rolnictwo bowiem, ze swymi masowymi przewozami sezonowymi, predysponowane jest jak żadna inna gałąź gospodarki narodowej dla transportu kolejami wąskotorowymi, zwłaszcza przy jeszcze niedostatecznie rozwiniętej sieci dobrych dróg kołowych, tak potrzebnych dla transportu samochodowego. Wchłonięcie więc powstałych rezerw kolei wąskotorowych przez rolnictwo zwiększy znacznie jego potencjał transportowy oraz wyznaczy kolejom wąskotorowym o prześwicie 600 mm właściwe miejsce w ogólnym systemie transportowych potrzeb kraju w dobie dzisiejszej.

Zagadnienie transportu wewnątrzzakładowego nie zostało w rolnictwie tak docenione jak w przemyśle, pomimo że zagadnienie to odgrywa w rolnictwie większą rolę z uwagi na większe rozprzestrzenienie warsztatu pracy. Koleje wąskotorowe o prześwicie 600 mm używane w naszym uprzemysłowionym rolnictwie, znane są jako „kolejki polne”. Nazwa ta określa trafnie ich przeznaczenie oraz użytkowanie w rolnictwie od przewozu nawozów poprzez zwózkę plonów do wymiany produktów rolnych na produkty przemysłowe włącznie. W terenach bowiem o rzadkiej sieci kolejowej, koleje polne mogą łączyć szereg większych ośrodków rolnych z najbliższą stacją kolei normalnotorowych, tworząc tym samym pewien swoisty rodzaj boczny przemysłowej, łączącej sieć kolejową z zapleczem gospodarczym, ułatwiając w ten sposób wymianę towarów pomiędzy miastem a wsią.

Dla zapoznania kierownictw poszczególnych ośrodków rolnych z możliwościami i warunkami zaprowadzenia kolei wąskotorowych jako środka transportu wewnętrznego na ich terenie, zestawiono poniższe dane techniczne i ekonomiczne, ujęte dla przejrzystości w tabelę. Rozpracowanie tego zagadnienia w formie da-

nych cyfrowych, mogących stanowić podstawę do kalkulacji wstępnej, ułatwi wszechstronne rozpatrzenie całokształtu tego rodzaju transportu w rolnictwie.

Tablica

Przybliżone koszty transportu 1 tony masy towarowej łącznie z amortyzacją sprzętu, jego obsługą i bieżącym utrzymaniem

Długość drogi transportu w kilometrach	1	2	3	5
	zł o t y c h			
przewóz koleją wąskotorową z napędem silnikowym	5,—	9,—	16,—	25,—
jak wyżej, lecz z zaprzęgiem konnym	7,—	13,—	20,—	31,—
przewóz furmankami konnymi	10,—	17,—	27,—	43,—
przewóz samochodami	21,—	23,—	26,—	29,—

Koszty podane w tablicy są przybliżone, gdyż koszty amortyzacji i utrzymania sprzętu transportowego są zależne od ogólnej rocznej masy transportowej. Wybór więc jednego z podanych środków transportowych winien być przeanalizowany dla każdego ośrodka oddzielnie. Przy złym stanie i niedostatecznej sieci dróg kołowych koleje wąskotorowe są najtańszym środkiem masowych przewozów. Wprowadzenie kolei wąskotorowych jako środka transportu w rolnictwie może nastąpić etapami. Jako siłę pociagową można przewidzieć w pierwszym etapie konie, w drugim etapie szynowe silniki spalinowe.

Koleje wąskotorowe można układać bez większych przygotowań terenowych wzdłuż istniejących dróg kołowych lub poprzez pola, zależnie od potrzeb miejscowych. Odróżnić trzeba przy tym: a) linie główne, ułożone w terenie na stałe, wykonane dla lepszego odwodnienia na warstwie żwirowej grubości 8—10 cm, i b) czasowe odgałęzienia, układane tylko na jeden sezon z uwagi na potrzeby lokalne. Odgałęzienia czasowe układa się wprost w terenie przy lekkim zrównaniu gruntu. Dla torów czasowych używa się gotowych prześel ramowych na podkładach stalowych, wygodniejszych i tańszych, tory stałe natomiast praktyczniej jest ułożyć na podkładach drewnianych.

Koszty budowy 1 km toru o prześwicie 600 mm łącznie z kosztami transportu materiałów na miejsce budowy, lecz bez kosztów nabycia materiałów, przedstawiają się następująco: tory stałe na podkładach stalowych — 1.880 zł, tymczasowe — 1.050 zł; tor z szyn luzem na podkładzie drewnianym: stałe — 2.350 zł, czasowe — 1.600 zł; ułożenie rozjazdów: stałe — 120 zł, czasowe — 80 zł; rozbiórka 1 km toru: stałe — 470 zł, czasowe — 280 zł.

Koszty rozbiórek i ponownego ułożenia torów czasowych, potrzebnych przy plodozmianach corocznie na innych terenach, są stosunkowo niskie. Przy zwózkach buraków cukrowych lub kartofli wprost z pola do najbliższej stacji przeładunkowej opłacalny jest układ czasowych torów odgałęźnych.

Przeciętne koszty nabycia środków transportowych o prześwicie 600 mm wynoszą dla: 1 km toru ramo-

wego na podkładach stalowych: nowy 25.200 zł, używany 13.000 zł; na podkładach drewnianych: nowy 32.600 zł, używany 17.000 zł; 1 komplet rozjazdu: nowy 1.500 zł, używany 800 zł; 1 ciągnik Diesla 12 KM 51.000 zł, 24 KM 54.000 zł; tabor pojemn. 3—4 m³ — 4.000 zł.

Okres używalności, w którym koszty nabycia powyższych materiałów winny się zamortyzować, wynosi średnio 10 lat.

Koszty eksploatacyjne bocznic wąskotorowych są ni-

skie i wynoszą średnio 2 zł/mb rocznie. Koszty te zmniejszą się znacznie przez wspólne korzystanie z bocznic kilku sąsiadujących ośrodków rolnych, połączonych własnymi odgałęzieniami z główną bocznicą, do której może się włączyć także rejonowy przemysł, położony niekorzystnie w stosunku do arterii transportowych. Przez przesunięcie kolei o prześwicie 600 mm z użytku publicznego do transportu w rolnictwie, koleje te uplasują się na właściwym miejscu w ogólnym systemie transportowym kraju.

JERZY ANACKI (Warszawa)

Uwagi o operatywnym planowaniu przewozu ładunków w przemyśle

OD REDAKCJI

Zamieszczamy poniżej kilka wyjątków z nadesłanego do Redakcji obszernego krytycznego opracowania J. Anackiego, polecając je uwadze zainteresowanych jednostek organizacyjnych przemysłu i PKPG.

Prawie każde przedsiębiorstwo przemysłowe sporządza, zgodnie z obowiązującymi przepisami instrukcji PKPG, operatywne plany przewozu ładunków — na okresy kwartalne i miesięczne, a w transporcie kolejowym jeszcze i pięciodniowe. Występuje ono w obrocie materiałowym jako dostawca i odbiorca, a w transporcie zwykle jako nadawca masy ładunkowej. Celem planowania przewozu ładunków w przemyśle jest, jak wiemy, przede wszystkim zapewnienie wykonania zasadniczych zadań przedsiębiorstw, do których należy nie tylko produkcja, ale również wysyłka zbywanych wyrobów gotowych.

Podstawowym zadaniem operatywnego planowania przewozu ładunków jest zapewnienie wysyłki zbywanych wyrobów gotowych, w wielkości dostosowanej do operatywnych zadań w zakresie zbytu wyrobów gotowych, zarówno z bieżącej produkcji, jak i z remanentów wyrobów, znajdujących się w magazynach przedsiębiorstwa. Konieczny jest wobec tego udział komórek zbytu przedsiębiorstw przemysłowych i centralnych zarządów przemysłu oraz centralnych zarządów, czy zarządów zbytu i ich branżowych działów lub biur zbytu w planowaniu przewozu ładunków. (W wypadku zużycia przez zakłady — przedsiębiorstwa własnych wyrobów gotowych lub półfabrykatów typowych, które podlegają bądź nie podlegają przewozom, konieczny jest także udział komórek zaopatrzenia przedsiębiorstw przy ustalaniu tego wycinka usług transportowych w zakresie zbytu produkcji).

Udział ten powinien wyrażać się w podawaniu — na czas — komórkom transportowym przedsiębiorstw produkujących (ew. do wiadomości CZP) przez współpracujące z nimi komórki zbytu (wzgl. i zaopatrzenia mat.) oraz przez organizacje zbytu, które rozprowadzają produkcję danych przedsiębiorstw przemysłowych, pewnych danych, informacji liczbowych, które by umożliwiły opracowanie operatywnych planów przewozu ładunków.

Dla potrzeb planowania kwartalnego niezbędne są następujące informacje od komórek zbytu przedsiębiorstw produkujących (wzgl. i komórek zaopatrzenia mat. techn.) oraz organizacji zbytu:

a) wielkość zbytu poszczególnych wyrobów lub grup wyrobów gotowych (ew. i półfabrykatów typowych),

b) wielkość zbywanej masy wyrobów, przeznaczonej do odbioru bezpośredniego z zakładu produkującego (loco zakład produkujący); masa ta zmniejszy wielkość podstawową zbytu, służącą do wyliczenia masy przewozowej;

c) wielkość masy wyrobów, przydzielonej do zużycia przez zakład produkujący; masa ta także zmniejszy wielkość podstawową (wyjściową) zbytu i nie wejdzie do masy przewozowej;

d) wielkość masy wyrobów, przydzielonej do zużycia przez inny zakład, wchodzący w skład przedsiębiorstwa wielozakładowego, lecz wymagającej przewozu (do zakładu w innej miejscowości lub przy innej ulicy); masa ta zwiększy wielkość podstawową, wchodząc w skład masy przewozowej;

e) wielkość masy zbywanych wyrobów, przeznaczonej do przewozu na odległość poniżej 30 km (środkami transportu drogowego — ważne przy podziale przewozów wg środków transportu), która wchodzi w skład wielkości podstawowej — zbytu;

f) inne dane, umożliwiające dokonanie podziału przewozów wg środków przewozowych i ich rodzajów w ramach danej grupy (np. koleje normalno-torowe w ramach przewozów kolejowych, rodzaje wagonów — dla pewnych grup wyrobów), a szczególnie wydzielanie transportu kolejowego, drogowego i wodnego (żegluga śródlądowa), jak też podziału przewozów na wysyłki całowagonowe i drobnicowe lub równoznaczne.

Wszystkie te informacje do planów kwartalnych powinny być wstępnie podawane w ujęciu kwartalnym z podziałem na miesiące, a następnie w miarę potrzeby korygowane na podstawie aktualnych danych. Powinny one stanowić uzasadnienie do ustalenia wielkości masy przewozowej w zakresie produkcji zbywanej wzgl. zużywanej wewnątrz przedsiębiorstwa i podlegającej przewozowi. Podobnie z niewielkimi zmianami spowodowanymi czasem objętym planem, należy przekazywać informacje do planów miesięcznych — na drugi i trzeci miesiąc kwartału. Dla potrzeb planowania przewozów kolejowych niezbędne są dodatkowo dane do planów pięciodniowych, odpowiednio aktualizowane i uzupełniane, zawierające konkretne informacje o wielkości dostawy, kierunku, sposobie dostawy i odbiorcy, jak również o wielkości poszczególnych partii dostaw przy dostawach sukcesywnych na jedno zamówienie.

Brak tych danych lub ustalanie ich „na własną rękę” przez komórki transportowe, bez uzgodnienia z odpowiednimi komórkami organizacyjnymi przedsiębiorstwa (zwłaszcza komórka zbytu) i z organizacjami zbytu, powoduje faktyczne nieskoordynowanie prac planistycznych, pociągając za sobą niespełnienie podstawowego celu operatywnego planowania przewozów, czyli nie zapewnia wykonania planowych zadań przedsiębiorstw i CZP.

Jednakże obowiązujące przepisy instrukcji PKPG nie tylko nie zapewniają obowiązkowego udziału komórek i organizacji zbytu w planowaniu przewozów, ale przeciwnie, określają, że ustalenia wielkości czynników zmniejszających względnie zwiększających wyjściową, podstawową wielkość (jaką jest produkcja nie zawsze równa zbytowi), dokonują komórki transportowe przed-

siębiorstw, przy udziale komórek planowania (działów, sekcji) jako koordynatorów całości prac planistycznych.

Rozumiejąc konieczność i celowość koordynacji prac planistycznych przez komórki planowania przedsiębiorstw, nie można nie dostrzegać braku obowiązkowego udziału komórek i organizacji zbytu w planowaniu przewozów.

Jasne jest, że ta różnica w metodologii planowania przewozów (pomiędzy tym, jak być powinno, a jak jest obecnie wg przepisów) wpływa w istotny sposób na jakość i prawidłowość, a zatem i realność opracowywanych planów przewozu przez komórki transportowe. Ponadto, przy obowiązujących przepisach, nawet w razie istnienia jakiegokolwiek współpracy, komórki i organizacje zbytu (czy inne komórki organizacyjne przedsiębiorstw) przekazując transportowcom informacje podstawowe, służące im do opracowywania planów przewozów, mogą to czynić bez żadnego zobowiązania co do jakości i terminów przekazywania danych oraz bez odpowiedzialności, gdyż nie podpisują planów przewozu ładunków.

Ale nie tylko same przepisy omawianej instrukcji PKPG nie przewidują obowiązkowego udziału komórek i organizacji zbytu w planowaniu operatywnym przewozów. Również i układ formularzy (wzorów) do operatywnego planowania przewozów, szczególnie kwartalnego i miesięcznego, nie wykazuje istotnego związku pomiędzy zbytem, produkcją a przewozami, co także wpływa na współpracę, na skutek nieprzejrzystości wzorów i trudności zrozumienia ich przez aparat zbytu i nie wypukła istniejącego przecież ścisłego powiązania pomiędzy tymi funkcjami działalności przemysłu.

Brak podziału omawianej wielkości podstawowej (produkcji — wg obowiązujących przepisów) oraz jej zmniejszeń i zwiększeń na okresy miesięczne, w wyjściowym formularzu (wzorze Nr 1) planu kwartalnego i miesięcznego przewozu ładunków jest dalszym błędem metodologicznym obowiązującej instrukcji. Dla polepszenia jakości planów przewozu jest więc konieczne usunięcie wspomnianych usterek w instrukcji i wzorze Nr 1.

* * *

Przy okazji należałoby rozwiązać kwestię skoordynowania terminów planowania produkcji, obrotu i przewozów oraz czynności operatywnych, które niestety nie zawsze są odpowiednio dostosowane. Chodzi mi tu szczególnie o terminy obowiązujące w rozdzielnictwie, uzgadnianiu dostaw w obrocie materiałowym i towarowym, składaniu zamówień i ich przekazywaniu, gdyż dotychczasowe terminy nie tylko nie wpływają na realność założeń kwartalnego, a nieraz i miesięcznych (szczególnie na pierwszy m-c kwartału) planów przewozu ładunków, ale wręcz przeciwnie zmieniają jego charakter, stawiając jego celowość — z punktu widzenia samego przedsiębiorstwa, pod znakiem zapytania wobec zbyt wielu nieraz niewiadomych. (Komórki zbytu przedsiębiorstw produkujących nie posiadają jeszcze zleceń — dyspozycji wysyłkowych, a organizacje zbytu — zamówień, przy czym plany produkcyjne nie są jeszcze zatwierdzone, nie mówiąc o podziale zadań na przedsiębiorstwa w danym kwartale).

Zatwierdzenie takiego planu kwartalnego nie tylko, że nie zapewnia potrzebnej danej jednostce planującej ilości środków transportowych dla wykonania jej zadań (których też jeszcze nie zna częstokroć), ale zmusza ją w wyniku do dodatkowych prac, zmierzających do usuwania zauważonych błędów. Powoduje to często także powstawanie niepotrzebnych kosztów, zwłaszcza przy przewozach koleją (o ile plany miesięczne w porę nie zostaną skorygowane planami pięciodniowymi, czy zamówieniami dobowymi), a jednocześnie utrudnia wykonanie planów innych jednostek gospodarki społeczno-gospodarczej korzystających z usług transportu, jak również pracę przewoźnika (PKP).

* * *

Oprócz udziału aparatu zbytu konieczny jest faktyczny udział w planowaniu przewozów komórek koordynujących całokształt planowania w przedsiębiorstwie, CZP, czy ministerstwie. Mimo bowiem zobowiązania tych komórek do udziału w planowaniu przewozów praca ich ma charakter przeważnie formalny, ograniczający się zwykle tylko do podpisywania sporządzanych przez komórki transportu planów przewozu ładunków bez jakiegokolwiek pobieżnej, analizy ekonomicznej po sprawdzeniu zgodności liczb wyjściowych (produkcji).

Nie chodzi w tym wypadku o wyręczanie komórek transportu w ich pracy, tylko o analizę merytoryczną prawidłowości powiązań planowych i wskaźników, jakie należałoby poddawać przede wszystkim formularz „uzasadnienia” masy przewozowej. A niestety spotyka się i takie przypadki, że nawet kierownicy działów planowania mało interesują się zagadnieniami transportu własnych przedsiębiorstw.

* * *

Dlatego zagadnieniem usprawnienia planowania przewozów powinny zająć się odpowiednie władze centralne, koordynujące działalność planistyczną i gospodarczą na szczeblu państwowym, co jest jedyną gwarancją odpowiednich skutków. Przede wszystkim konieczne jest, aby władze centralne (odpowiednie departamenty PKPG i resortów):

— skoordynowały terminy czynności wpływających na ustalenie planów przewozów, wzgl. dostosowały do nich terminy czynności planistycznych

— zapewniły obowiązkowy udział i współpracę wszystkich zainteresowanych komórek i jednostek organizacyjnych,

— uprościły i zwiększyły przejrzystość formularzy oraz dokonały niezbędnych zmian w instrukcji,

— spowodowały wzrost zainteresowania innych komórek organizacyjnych pracą transportu i odwrotnie,

— doprowadziły instrukcje transportowe do wszystkich zainteresowanych,

— sprawowały nadzór nad przebiegiem współpracy, wprowadzonej wzgl. zacieśnionej w wyniku realizacji podanych wniosków, udzielały odpowiedniej pomocy i instruktażu, niezbędnych dla wykonania ich zadań.

Ponadto zadaniem resortów jest odpowiednie zorganizowanie współpracy własnych komórek funkcjonalnych centrali resortu (departamentów planowania, zarządów transportu, zbytu i zaopatrzenia mat. technicznego) branżowo-terytorialnych centralnych zarządów przemysłu, wykonywanie nadzoru i udzielanie konkretnych wskazówek w zakresie wynikającym z powyższego.

Wykonanie, wprowadzenie w życie przyjętych w planach założeń i ustaleń, zależy w ostatecznej fazie już od samych wykonawców bezpośrednich — przedsiębiorstw i zakładów produkujących, ich dyrekcji i poszczególnych komórek organizacyjnych, jak też i organizacji zbytu, czy innych jednostek biorących udział w planowaniu i realizacji planu przewozu ładunków.

Konieczne jest zatem zwiększenie zainteresowania dyrekcji poszczególnych przedsiębiorstw i zakładów oraz kierowników działów planowania zagadnieniami koordynacji planowania przewozów, realizacją i analizą, kontrolą przebiegu wykonania tych planów, jako czynników odgrywających dużą rolę w wykonaniu zadań planowych przedsiębiorstw oraz wpływających w poważnym stopniu na kształtowanie się kosztów własnych i rentowności przedsiębiorstw.

Widzimy więc, że usprawnienie prac planistycznych w zakresie przewozu ładunków w przemyśle zależy od wielu komórek i jednostek organizacyjnych, od ich współpracy i chęci współdziałania, od odpowiedniego wykorzystania posiadanych środków organizacyjnych. Usprawnienie to może i powinno przyczynić się do obniżenia kosztów gospodarki narodowej, a tym samym do przyspieszenia budownictwa socjalistycznego i podwyższenia poziomu życia nas samych — mas pracujących.

Od naszych Korespondentów

MILCZĄCE BRAKOROBY

Dnia 25. XI. 53 r. przedsiębiorstwo Budowlano-Remontowe Przemysłu Materiałów Ogniotrwałych w Gliwicach ul. Stalina 62 zakupiło samochód osobowy marki „Opel” za cenę 38.213 zł.

Przy kupnie tego samochodu Rejonowe Biuro Handlu Sprzętem Samochodowym we Wrocławiu przy ul. Prefficza Nr 40 nie wydało karty gwarancyjnej kupującemu, obiecując przysłać ją niezwłocznie.

Kupujące przedsiębiorstwo bezskutecznie interweniowało w tym przedmiocie:

1) dnia 10. XII. 53 r. pismem nr TM/35324/53 do Rej. Biura Handlu Sprzętem Samochodowym we Wrocławiu ul. Prefficza 40, odpis pisma do Centr. Biura Handlu Sprzętem Samochodowym W-wa, ul. Żurawia 4,

2) dnia 15. XII. 53 r. przedstawiciel kupującego przedsiębiorstwa przeprowadził osobistą interwencję w RBHSS we Wrocławiu, mając przyrzeczenie niezwłocznego przysłania karty gwarancyjnej.

3) dnia 22. XII. 53 r. pismem nr TM/35973/53 do Centrali Spółdzielni Transportu, W-wa, ul. Mazowiecka 4, odpis pisma do Centralnego BHSS W-wa, ul. Żurawia 4;

4) dnia 20. I. 54 r. pismem ekspresowym nr FT/1028/54 do Centrali w Warszawie, do którego to pisma dołączono ocenę Polskiego Związku Motorowego w Stalinogrodzie.

Ponieważ na wyżej wymienione pisma adresaci nie odpowiadali, dnia 17. II. 54 r. pismem Nr FP/2487/54 powiadomiono CST RBHSS we Wrocławiu, tj. sprzedającego, iż ze względu na wykrycie przy pierwszym przeglądzie (po 500 km) przez PZMot. poważnych usterek, dyskwalifikujących niniejszy samochód do dalszej eksploatacji i wobec nie przysłania karty gwarancyjnej, kupujące przedsiębiorstwo odstępuje od umowy kupna-sprzedaży i prosi o zwrot kwoty zakupu, łącznie z narosłymi z tego tytułu kosztami, razem 42.700 zł.

Dopiero to ostatnie pismo spowodowało odpowiedź CST RBHSS we Wrocławiu, które powiadomiło kupujące przed-

siębiorstwo Budowlano-Remontowe, że akt sprzedaży uważają za dokonany, zaś remontu winna dokonać najbliższa spółdzielnia transportowo-remontowa z tym, że rachunek za dokonany remont należy przesłać pod adresem sprzedającego.

Kupujące przedsiębiorstwo wystosowało pismo dn. 25. III. 54 r. Nr AT/AS/205/54 do Spółdzielni Remontowej w Stalinogrodzie z prośbą o przyjęcie tegoż samochodu do naprawy. Spółdzielnia samochodu do naprawy nie przyjęła ze względu na brak książki gwarancyjnej.

Tak wygląda morze papierków, w którym samochód mógłby już utonąć.

Weźmy drugą stronę tej sprawy:

1) PZMot. po przejechaniu 500 km dyskwalifikuje samochód do dalszej eksploatacji, stwierdzając brakoróbstwo, na co wskazuje szereg usterek.

2) Silnik nie może być wcześniej otwarty, dopóki nie zostanie wydana karta gwarancyjna, o którą kupujące przedsiębiorstwo prosi bezskutecznie przez okres roku, nie mogąc jej otrzymać od CST.

3) Pomijając typowe brakoróbstwo, zamrożono sumę 42.780 zł 84 gr pieniędzy państwowych, z których przez cały rok nie ma żadnych korzyści.

4) Poszkodowane przedsiębiorstwo Budowlano - Remontowe, o specyficznym rozrzuć budów na terenie 5 województw, w obecnej chwili musi korzystać z prywatnych taksówek.

Tak wyglądałaby druga strona medalu.

Opisany autentyczny wypadek może być przykładem typowego marnotrawstwa.

Przypuszczam, że niniejsza notatka w „Transportie” spowoduje wreszcie ostateczne załatwienie tej sprawy przez CST.

Koresp. A Gacka (Gliwice)

WYKONANIE PRZEWOZÓW GOSPODARCZO NIEUZASADNIONYCH

Przeprowadzane kontrole drogowe stwierdzają, że w dalszym ciągu wielu użytkowników taboru resortowego nie stosuje się do przepisów obowiązujących przy wykonywaniu transportów drogowych. Według informacji otrzymanych z terenu woj. szczecińskiego i koszalińskiego — duża ilość jazd na odległość ponad 50 km jest wykonywana na podstawie przeważnie nieuzasadnionych protokółów konieczności, bez zgłaszania wyjazdów w miejscowych placówkach spedycyjnych. Do przedsiębiorstw, które najczęściej przekraczają w podany sposób przepisy należą — PTSL „Łączność”, Rejon Przemysłu Leśnego, ZBM, ZSS, Wojewódzki Zakład Transportu PZGS, WZGS, PGR, cukrownie, browary, Centr. Zaopatrzenia Rolnictwa, MPRB i inne.

Podobnie stwierdzono, że w jednej tylko jednostce — Fabryce Maszyn w Zawierciu — wykonano w ciągu jednego miesiąca następujące jazdy: ponad 50 km.

samochód pierwszy	—	na 22 dni w eksploat.	—	9 jazd
„ drugi	—	„ 17 „	„	— 8 „
„ trzeci	—	„ 26 „	„	— 7 „
„ czwarty	—	„ 24 „	„	— 8 „

W żadnym z podanych 26 przypadków nie były składane oświadczenia do Wydziału Komunikacji Drogowej oraz żaden z tych wyjazdów nie był zgłoszony w placówkach spedycyjnych. Nadmienić należy, że prawie wszystkie jazdy były dokonane z ładunkiem w jedną stronę. Ponadto trzeba stwierdzić, że samochód wymieniony w poz. 3 (wywrotka) nie jest przystosowany do wykonywania jazd zamieszcowych oraz że przewożono nim ładunki nieodpowiednie dla tego typu pojazdu.

Osobną kategorię nieuzasadnionych przewozów stanowią przewozy zarobkowe wykonywane przez jednostki transportu resortowego, które nie posiadają w tej mierze odpo-

wiednich uprawnień. Np. Centrala Mięsna na terenie Lublińca wynajmuje samochody na dalekie trasy dla Centrali Ogrodniczej, sama natomiast zatrudnia samochody PKS do wózków żywych z wagonów. POM i PGR na terenie pow. Bytom (i podobnie na terenie pow. Lubliniec) wynajmują samochody i ciągniki dla przedsiębiorstw branżowych w wysokości 20% usług własnych — rzekomo zgodnie z zarządzeniami wewn. resortu.

W placówce Spedycyjnej w Rybniku zaobserwowano, że wielu kierowców wyszukuje ładunki powrotne w przedsiębiorstwach resortowych z pominięciem placówki spedycyjnej itd., itd.

Podane fakty świadczą o lekceważeniu względnie nieznanomości obowiązujących przepisów. Z drugiej strony z faktów tych wynika, że w dyspozycji wielu jednostek transportu resortowego znajduje się zbyt duża ilość taboru w stosunku do rzeczywistych potrzeb.

Należy przeto — poza wydaniem zarządzeń wewnątrzresortowych, które zapobiegałyby podobnym przekroczeniom — skontrolować wykorzystanie taboru we wszystkich komórkach taborowych oraz dokonać przerzutu taboru stosownie do potrzeb terenowych.

Koresp. W. Węgielek (Warszawa)

Z A W I A D O M I E N I E

W związku z rozprowadzeniem niektórych egzemplarzy książki „Jak oszczędzać materiały pędne” bez erraty, Wydawnictwa Komunikacyjne zawiadamiają, że osoby, które nabyły książkę bez erraty mogą ją otrzymać w magazynie Wydawnictw Komunikacyjnych w Warszawie przy ul. Widok 8.

DZIAŁ INFORMACYJNY*)

ANALIZA DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ PRZEDSIĘBIORSTW

Uchwałą Nr 651 Prezydium Rządu z dnia 18 września 1954 r. (Monitor Polski Nr 92, poz. 1021) przedsiębiorstwa, centralne zarządy i ministerstwa zostały zobowiązane do dokonywania kwartalnych analiz działalności gospodarczej.

Zgodnie z uchwałą analizą winny być objęte podstawowe zagadnienia, charakteryzujące działalność gospodarczą danego przedsiębiorstwa (zakładu), centralnego zarządu, ministerstwa. Poszczególni ministrowie (kierownicy urzędów centralnych) zostali zobowiązani do ustalenia w porozumieniu z Przewodniczącym Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego i Ministrem Finansów wykazu zagadnień, które winny być objęte analizą działalności gospodarczej, dostosowanych do potrzeb branżowych. Ramowy wykaz ważniejszych zagadnień, które winny być objęte analizą w przemyśle wielkim i średnim, podaje załącznik do uchwały. Jak wynika z tego załącznika analiza winna mieć charakter wszechstronny i kompleksowy, i obejmować całokształt zagadnień gospodarczych występujących w danej jednostce jak: wykonanie planu zaopatrzenia techniczno-materiałowego, zatrudnienia i płac, kosztów własnych, akumulacji itp. Wyniki analizy winny być wykorzystane dla operatywnego kierownictwa, a w szczególności winny służyć do:

- 1) ustalania środków zapobiegających powstawaniu nieprawidłowości i błędów w gospodarce, ujawnionych w toku analizy,
- 2) rozpowszechniania osiągnięć i doświadczeń pozytywnych.

Wyniki analizy winny być przedyskutowane z aktywnym polityczno-gospodarczym jednostki. Ustalone środki zaradcze winny być ujęte w formę konkretnego planu działania.

Uchwałą powyższa wyszczególnia zagadnienia, podlegające analizie w przemyśle. W innych działach gospodarki narodowej zagadnienia te będą kształtowały się podobnie, szczególnie w zagadnieniach funkcjonalnych (zaopatrzenie, zatrudnienie i płace, koszty własne, sytuacja finansowa). Jedynie w zakresie samej produkcji i częściowo w zakresie wykorzystania środków trwałych wystąpią specyficzne zagadnienia, właściwe dla innych działów gospodarki narodowej.

Na jakie zagadnienia winna być zwrócona uwaga w przedsiębiorstwach (centralnych zarządach, ministerstwach) transportowych. Pierwszym zagadnieniem winno być wykonanie planu przewozów ładunków i pasażerów, przeładunków, usług spedycyjnych. Analiza np. wykonania planu przewozów winna wykazać wykonanie planu w tonach i tonokm z uwzględnieniem struktury ładunków, odległości przewozu, nierównomierności występowania potoków towarowych w czasie i przestrzeni. Analiza winna wykryć objawy nieracjonalności przewozów (przewozy zbyt dalekie, wtórne, krzyżujące się) wskazując konkretnych klientów, zlecających tego rodzaju przewozy. Drugim najważniejszym zagadnieniem podlegającym analizie w transporcie winna być sprawa pracy taboru i urządzeń. Analiza winna wykazać realizację zadań z zakresu gotowości technicznej i wykorzystania taboru (postoje z przyczyn technicznych, postoje z innych przyczyn), wykorzystania przebiegu i ładowności, postojów pod operacjami ładunkowymi, szybkości technicznej itp. W wyniku analizy winny być ustalone w powiązaniu z planem przewozów braki wzgl. nadwyżki taboru w poszczególnych rejonach kraju, niedociągnięcia z zakresu organizacji pracy eksploatacyjnej taboru, organizacji prac ładunkowych itp.

Pozostałe zagadnienia, podlegające analizie (zaopatrzenie, zatrudnienie i płace, koszty własne itp.) są w zasadzie te same, co w przemyśle z uwzględnieniem oczywiście specyfiki transportu. Na podstawie powyższej uchwały winny być sporządzone analizy począwszy od III kw. 1954 r.

C. G.

PRZEJĘCIE ZADAŃ TRANSPORTU KOLEJOWEGO PRZEZ TRANSPORT SAMOCHODOWY

W Dz. T. i Zarz. Kom. Nr 21 pod poz. 170 ukazało się zarządzenie Ministra Kolei i Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 29 października 1954 r. w sprawie przejmowania dalszych zadań transportu kolejowego przez transport samochodowy na krótkich odległościach, którym zlecono Państwowej Komunikacji Samochodowej przejęcie przewozu kolejowych przesyłek wagonowych pomiędzy stacjami kolejowymi, położonymi na odcinkach: Szczecinek (wł) — Czaplinek (wł), Szczecinek (wł) — Biłcze (wł).

Szczecinek (wł) — Czarne (wł), Szczecinek (wł) — Okonek (wł).

Szczecinek (wł) — Grzmiąca (wł).

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

J. B.

SYSTEM PLANOWO - ZAPOBIEGAWCZYCH REMONTÓW

Zarządzenie Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego nr 214 z dnia 6 października 1954 r. w sprawie systemu planowo-zapobiegawczych remontów (Biuletyn PKPG nr 29 poz. 128) nakłada na wszystkie ministerstwa obowiązek wprowadzenia w gospodarce remontowej systemu planowo-zapobiegawczych remontów. Podstawą dla wprowadzenia tego systemu będą opracowane przez ministerstwa branżowe instrukcje, zawierające normatywy remontowe, które umożliwią właściwe działalności remontowej w system planowy i przyczynią się do uporządkowania gospodarki remontowej.

Normatywy te — w odniesieniu do maszyn, urządzeń, środków transportu itd. — będą obejmowały następujące dane:

- 1) cykl remontowy zawierający przeglądy, rodzaje i kolejność remontów, wykonywanych pomiędzy dwoma kolejnymi kapitalnymi remontami;
- 2) okresy pomiędzy poszczególnymi rodzajami remontów i przeglądów — tzw. okresy międzyremontowe;
- 3) zakresy poszczególnych rodzajów remontów, czyli wyszczególnienie robót remontowych, które powinny być wykonane po ustalonym okresie eksploatacji obiektu;
- 4) inne dane, jak: pracochłonność rodzajów remontów, przestoje remontowe i koszty remontów.

Dane powyższe będą służyły dla sporządzenia planów wszystkich rodzajów remontów oraz innych planów niezbędnych dla zapewnienia wykonawstwa remontów, a w szczególności planów zaopatrzenia i zatrudnienia własnych służb konserwacyjno-remontowych. Wprowadzenie systemu planowo-zapobiegawczych remontów przyczyni się niewątpliwie do planowania i wykonywania, w większym niż dotychczas zakresie, podstawowych dla utrzymania maszyn remontów bieżących i średnich, dzięki czemu, zapobiegnie się nadmiernemu zużyciu maszyn i zmniejszy się tempo narastania potrzeb wykonywania materiałochłonnych i kosztownych remontów kapitalnych.

Niezależnie od opracowania i wydania instrukcji branżowych, które będą obowiązywały w poszczególnych ministerstwach lub centralnych zarządach, będą ponadto wydane instrukcje dla niektórych powszechnych obiektów użytkowych w wielu resortach.

Zarządzenie Przewodniczącego PKPG nakłada między innymi obowiązek opracowania i wydania przez Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego instrukcji planowo-zapobiegawczych remontów dla mechanicznych pojazdów drogowych, jak samochody, ciągniki drogowe, autobusy itp. Wydana przez MTDiL instrukcja będzie miała zastosowanie dla planowania i wykonywania działalności konserwacyjno-remontowej przez wszystkich użytkowników mechanicznych pojazdów drogowych. Instrukcja ta

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

będzie miała więc ogromne znaczenie dla utrzymania zwiększającej się ciągle ilości środków transportu drogowego w należyтым stanie. Z tego względu szczególnie ważna jest sprawa należytego opracowania instrukcji, tak, aby jej treść i forma stworzyła właściwe podstawy dla użytkowników samochodów do planowania i wykonywania przeglądów i czynności konserwacyjno-remontowych. W trakcie opracowania instrukcji trzeba będzie dokonać rewizji ustalonych poprzednio przebiegów międzyremontowych i ustalić w oparciu o dotychczasowe doświadczenia, właściwe okresy pomiędzy przeglądami i poszczególnymi rodzajami remontów.

W instrukcji tej powinny być zawarte również ustalenia dotyczące organizacji jednostek wykonawstwa remontów, zwłaszcza bieżących oraz rozstrzygnięcie niektóre metodologiczne zagadnienia, jak np. rozstrzygnięcie wątpliwości co do kwalifikowania remontów zespołów samochodu do rodzaju remontu bieżącego, średniego, czy kapitalnego. W celu dostosowania przepisów instrukcji do różnych warunków eksploatacji, wydaje się celowe, aby przy jej opracowaniu MTDiL nawiązało kontakt z innymi resortami użytkującymi znaczne ilości pojazdów drogowych.

Druga instrukcja dla obiektów powszechnych dotyczy środków transportu szynowego, użytkowanych przez Ministerstwo Kolei, które zostało zobowiązane do jej opracowania. Ministerstwo Kolei dysponuje w zasadzie bogatym materiałem instrukcyjnym dla środków transportu szynowego, a główne zadanie przy opracowaniu instrukcji będzie polegało na umiejętnym dostosowaniu obowiązujących w PKP przepisów do warunków eksploatacji w przedsiębiorstwach przemysłowych, które niejednokrotnie posiadają nieznaczną ilość wagonów towarowych i jeden lub kilka parowozów normalno lub wąskotorowych.

Należy jeszcze w końcu podkreślić, że projekty instrukcji planowo-zapobiegawczych remontów dla powszechnych obiektów (mechaniczne pojazdy drogowe i szynowe, budynki mieszkalne, urządzenia energetyczne, obrabiarki do metalu i drewna, sprzęt budowlany) powinny być przed ostatecznym zatwierdzeniem i wydaniem przesłane do zapiniowania zainteresowanym ministerstwom.

S. K.

ROZWÓJ SIECI PUNKTÓW USŁUGOWYCH NAPRAW I OBSŁUGI SAMOCHODOWEJ

Uchwała Rady Ministrów Nr 581/54 z dnia 19 sierpnia 1954 w sprawie rozwoju usług masowego zapotrzebowania dla ludności miast i wsi, stwarzająca nowe, korzystne warunki dalszej rozbudowy sieci punktów usługowych, objęła również usługi w zakresie konserwacji i napraw pojazdów samochodowych, znajdujących się w indywidualnym użytkowaniu.

Uchwała zakłada rozwój zarówno usługowych przedsiębiorstw państwowych, jak i spółdzielczych, a także rzemieślniczych zakładów prywatnych. W dziedzinie obsługi i napraw samochodowych główny nacisk położony został na spółdzielczość transportową. Sieć punktów usługowych spółdzielni zrzeszonych w Krajowym Związku Spółdzielni Transportu (Centrali Spółdzielni Transportu) ma wzrosnąć do końca 1954 roku o 14%, zaś w ciągu roku 1955 o 30% w stosunku do stanu z sierpnia 1954. Przy tym założeniu liczba spółdzielczych punktów usługowych obsługi i naprawy samochodów i motocykli przekroczy w 1954 roku 150. Ilość ta nie obejmuje zakładów specjalnych, jak warsztaty elektrotechniczne, warsztaty wulkanizacji opon i detek samochodowych itp.

Uchwała Rządu przewiduje bardzo daleko idącą pomoc dla działalności usługowej zakładów istniejących oraz szczególne ułatwienie dla nowoorganizowanych. W celu stworzenia jak najlepszych warunków sprawnego kierowania działalnością usługową, Uchwała nakazuje wyodrębnić w przedsiębiorstwach państwowych i spółdzielczych zagadnienia usług pod względem organizacyjnym i utworzenia osobnych komórek usługowych. Przewiduje się znaczne zwiększenie pomocy w dziedzinie zaopatrzenia materiałowego i szkolenia kadr. Uchwała zapewnia przydział niezbędnych urządzeń i maszyn oraz nakłada na prezydium rad narodowych obowiązek troszczenia się o odpowiednie lokale dla punktów usługowych. W celu zachęcenia do pracy w zawodach usługowych oraz dla podniesienia poziomu ilościowego i jakościowego świadczonych usług

Uchwała nakazuje, aby systemy wynagradzania w zakresie usług uwzględniały odpowiednio bodźce w siatce płac oraz w sposobie premiowania. Poziom płac pracowników zatrudnionych przy usługach przemysłowych nie powinien w zasadzie kształtować się niżej, aniżeli poziom zarobków zatrudnionych przy produkcji tej samej branży. Dla członków spółdzielni Uchwała przewiduje możliwość zwiększenia udziału w podziale czystej nadwyżki do wysokości 30%. Zapowiedziane są również pewne ulgi podatkowe.

Tak więc Uchwała Rządu z 19 sierpnia stwarza mocne podstawy dalszego rozwoju stacji obsługi i drobnych zakładów naprawczych, przeznaczonych w pierwszym rzędzie dla coraz liczniejszych w Polsce indywidualnych posiadaczy samochodów.

Os.

ZMIANA ZAKRESU DZIAŁANIA MTDiL W DZIEDZINIE SPÓŁDZIELCZOŚCI TRANSPORTOWEJ

W związku z utworzeniem Centralnego Związku Spółdzielczości Pracy jako organizacji centralnej zrzeszającej wszystkie spółdzielnie pracy oraz w celu stworzenia warunków prawidłowego wykonania przez ten Związek jego statutowych zadań w ramach gospodarki narodowej, Rada Ministrów powzięła uchwałę z dnia 26 października 1954 r., ogłoszoną w Monitorze Polskim Nr 107 pod poz. 1421, w której między innymi stwierdza się że:

1) bezpośredni nadzór na gospodarczą działalnością spółdzielni pracy sprawuje Centralny Związek Spółdzielczości Pracy,

2) dotychczasowy zakres działania Ministrów: Przemysłu Drobego i Rzemiosła, Transportu Drogowego i Lotniczego oraz Żeglugi w dziedzinie gospodarczej działalności spółdzielni pracy przechodzi do Zarządu Centralnego Związku Spółdzielczości Pracy z zastrzeżeniem współdziałania z zainteresowanymi ministrami, w sprawach określonych w uchwale.

W zakresie spółdzielczości transportowej Zarząd Centralnego Związku Spółdzielczości Pracy uzgadnia z Ministrem Transportu Drogowego i Lotniczego:

1) projekty planów usług transportowo-spedycyjnych, obsługi i naprawy pojazdów mechanicznych oraz plany produkcji części zamiennych, akcesoriów i urządzeń,

2) założenia projektów inwestycyjnych w zakresie zaopatrzenia, warsztatów naprawczych oraz stacji obsługi.

Szczegółowe zasady współdziałania w sprawach podlegających uzgadnianiu, określają wspólnie Minister Transportu Drogowego i Lotniczego oraz Zarząd Centralnego Związku Spółdzielczości Pracy po uzgodnieniu z Przewodniczącym Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego.

Następnym aktem normatywnym w tej dziedzinie jest ogłoszone w Dzienniku Ustaw nr 51 z 1954 r. rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 października 1954 r. w sprawie zmiany przepisów dotyczących zakresu działania w sprawach spółdzielczości pracy. Wprowadziło ono — między innymi — zmiany w § 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 lutego 1951 r. w sprawie zakresu działania władz naczelnych w dziedzinie komunikacji (Dz. U. z 1951 r. Nr 14, poz. 111 i Nr 41, poz. 315, z 1952, Nr 11, poz. 69 i Nr 19, poz. 115 oraz z 1954 r. Nr 36, poz. 152), regulującego zakres działania Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego.

Do Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego będą należały w odniesieniu do spółdzielczości pracy tylko sprawy administracji przemysłowej, wykonywanej w ramach prawa przemysłowego w stosunku do wytwórczych i usługowych przedsiębiorstw spółdzielczych, działających w dziedzinie usług transportowo-spedycyjnych, obsługi i naprawy pojazdów samochodowych, produkcji sprzętu samochodowego oraz handlu samochodami.

J. B.

SPRAWOZDAWCZOŚĆ W NIEUSPOŁECZNIONYM TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM

W Monitorze Polskim nr 91 ukazało się zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 2 sierpnia 1954 r. zatwierdzające „Instrukcję w sprawie sprawozdawczości statystycznej w zakresie nieuspołecznionego publicznego transportu samochodowego“.

Postanowienia „Instrukcji” obowiązują nie społecznych przedsiębiorców transportowych, wykonujących publiczny transport drogowy autobusami i ciężarowymi pojazdami samochodowymi na podstawie pozwoleń, uzyskanych w trybie przepisów rozporządzenia Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 27 listopada 1951 r. w sprawie udzielania pozwoleń na publiczny transport drogowy (Dz. U. nr 64 poz. 442).

Instrukcja postanawia, iż przedsiębiorca wykonujący publiczny transport samochodowy obowiązany jest sporządzać sprawozdanie statystyczne z wykonanej pracy przewozowej pojazdami samochodowymi według załączonego do „Instrukcji” wzoru T-1 Sp raz do roku wg stanu na dzień 31 grudnia i przesłać je w terminie do dnia 10 stycznia roku następnego po okresie sprawozdawczym do wydziału komunikacji drogowej prezydium wojewódzkiej rady narodowej (rady narodowej m. st. Warszawy bądź m. Łodzi) właściwej ze względu na miejsce zamieszkania lub siedzibę przedsiębiorcy w ostatnim dniu roku sprawozdawczego.

Dokumentami, na podstawie których należy sporządzać sprawozdania są:

- 1) karty drogowe,
 - 2) miesięczne karty eksploatacyjne,
 - 3) zestawienia wodniaki pracy przewozowej przyczep.
- Instrukcja zawiera ponadto objaśnienia co do sposobu wypełniania formularza wzór T-1-Sp.

J. B.

WYNAGRADZANIE KIEROWCÓW PKS DOKONYWUJĄCYCH ROZWÓZKI DROBNICY

Zarządzeniem Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 30 sierpnia 1954 r. nr 190 zostało ustalone wynagrodzenie kierowców ciężarowych pojazdów mechanicznych w PKS zatrudnionych przy rozwózce drobnicy. Kierowcy — zamiast dotychczasowych stawek akordowych za trzy składniki, tj. przebyte kilometry; czas postoju pod naładunkiem oraz za podstawienia pojazdu pod naładunek — otrzymują wynagrodzenie akordowe za przewiezione tony przesyłek drobnicy. Zarówno norma czasu, jak i stawka akordowa jest ustalona dla 1 tony zależnie od ilości miejsc dowozu w danym obiegu.

Tabela norm czasu i stawek akordowych przedstawia się następująco:

Grupa norm	Ilość miejsc dowozu	Norma czasu na 1 tonę w godz.	Stawka akordowa w zł. na jedną tonę	Norma ilościowa na 8 godzin w tonach
I	1	0,89	3,17	9,0
II	2—3	1,06	3,78	7,5
III	4—10	1,33	4,74	6,0
IV	powyżej 10-ciu miejsc	1,77	6,30	4,5

Normy czasu podane w powyższej tabeli, obejmują następujące czynności:

- a) odbiór przesyłek z magazynu (kolejowego względnie nadawcy);
- b) naładunek przesyłek na pojazd;
- c) wyładunek przesyłek u odbiorcy lub w magazynie przeładunkowym;
- d) czas przejazdu;
- e) postój pojazdu w czasie załatwiania inkasa u odbiorcy, bądź załatwiania manipulacji nadania przesyłek na kole.

Za przewóz przesyłek w przebiegu powrotnym stawka akordowa ulega zmniejszeniu o 50%.

Sposób obliczania wynagrodzenia

- a) wynagrodzenie oblicza się za każdy obieg oddzielnie;
- b) w zależności od ilości miejsc dowozu ustala się właściwą grupę norm, po czym wagę przesyłek przewiezionych należy pomnożyć przez odpowiadającą tej grupie stawkę akordową;
- c) do ustalenia wynagrodzenia przyjmuje się wagę rzeczywistą (bez uwzględniania współczynnika przestrzenności);

d) przy rozwózce przesyłek dla jednego odbiorcy, lecz kilku magazynów — przyjmuje się tyle miejsc dowozu, ile było magazynów;

e) za przewiezione przesyłki w przebiegu powrotnym uważa się te, które zostały załadowane w tym samym miejscu, w którym dokonano wyładunku przywiezionych przesyłek.

Niezależnie od tego wynagrodzenia akordowego — kierowcom przysługują dodatki za pracę na samochodach specjalnych, dopłata za godziny nadliczbowe oraz premie, przewidziane zbiorowym układem pracy, mianowicie: za jazdę bezwypadkową, za oszczędność paliwa, ogumienia i zwiększenie przebiegów międzynaprawczych. Przykład obliczenia dziennego zarobku kierowcy.

W ciągu 9 godzin kierowca na samochodzie ciężarowym marki Star 20 — 3,5 ton. przewiózł:

w dwóch obiegach do 1 miejsca dowozu razem	6 t. $\times$ 3.17 zł = 19.02 zł
w dwóch obiegach do 2 miejsc dowozu razem	5,6 t. $\times$ 3.78 zł = 21.16 zł
razem	40.18 zł

Wynagrodzenie za wyniki pracy należy obliczać na podstawie karty drogowej codziennie i ujmować je w miesięcznej karcie wynagrodzeń kierowcy.

Trzeba zaznaczyć, iż robotnicy przeładunkowi przy rozwózce drobnicy są również wynagradzani wg systemu akordowego za przeładowane tony, natomiast konduktorzy są premiowani od uzyskanych wpływów za dokonane usługi. W ten sposób wszyscy pracownicy przy drobnicy są zainteresowani jak najwyższą wydajnością pracy, gdyż od tego uzależniony jest wzrost ich zarobku.

Konieczność ustalenia takich zasad wynagrodzenia kierowców przy rozwózce drobnicy wynika stąd, iż stosowany akordowy system wynagradzania kierowców jest słuszny i właściwy przy pracy na dalszych trasach, natomiast przy rozwózce drobnicy kierowcy nie osiągaliby wynagrodzenia równego wynagrodzeniu godzinowemu. Przyczyną tego jest fakt, iż czas potrzebny na manipulacje przy czynnościach odbioru lub nadania przesyłek znacznie przewyższa normy ustalone na naładunek i wyładunek przesyłek całopojazdowych. Ponieważ od 1 stycznia 1954 r. — zgodnie z umową z PKP — na wielu stacjach kolejowych PKS przejęła dostawę kolejowych przesyłek drobnicy na zasadach wyłączności, przy czym dostawa ta wzrosła w stosunku do 1953 r. średnio dziennie trzykrotnie — stało się ważnym uregulowanie wynagradzania kierowców w dostosowaniu do charakteru pracy i uzależnieniem wzrostu tego wynagrodzenia w zależności od ilości rozwiezionych ton.

Ten system wynagradzania kierowców w powiązaniu — jak wspomnieliśmy — z wynagradzaniem robotników przeładunkowych — przyczynia się do usprawnienia rozwoju drobnicy i wzrostu wydajności sięgającej do 8 ton przesyłek (wagi rzeczywistej) na 8 godzin pracy w porównaniu do 6 ton w roku 1953.

A. L.

TRYB ZAOPATRZENIA W PRODUKTY NAFTOWE

Przewodniczący PKPG na podstawie dekretu z dnia 29. X. 1952 r. o gospodarowaniu artykułami obrotu towarowego i zaopatrzenia, zarządzeniem Nr 226 z dnia 3. XI. 1954 r. ustalił tryb zaopatrzenia w produkty naftowe na rok 1955 i lata następne (zarządzenie opublikowane zostało w Biuletynie PKPG Nr 30 pod poz. 133). W załączniku do omawianego zarządzenia został ustalony wykaz produktów naftowych objętych przewidzianym w zarządzeniu trybem zaopatrzenia.

Wynika z niego, iż Prezydium Rządu rozdziela następujące produkty naftowe: benzynę motorową i mieszanek, benzyny specjalne, naftę oświetleniową, paliwo traktorowe, oleje napędowe, olej opałowy a ponadto parafinę i asfalty. Ministerstwo Górnictwa rozdziela natomiast oleje silnikowe a ponadto koks naftowy i cerezynę. Zaopatrzenie w produkty naftowe należy do Centrali Produktów Naftowych jako centrali zbytu.

Postanowienia rozdziału 2 dotyczącego planów, rozdziału, przydziałów i rozdzielników ustalają, że w odniesieniu do produktów naftowych stosuje się określone w zarządzeniu przepisy trybu ogólnego w sprawie zaopatrzenia materiałowo-technicznego wprowadzone zarządzeniem Przewodniczącego PKPG z dnia 10. VIII. 1953 r. Jedynie

§ 9 ust. 1 trybu ogólnego stosuje się z tą zmianą, że w terminie 7 dni od dnia otrzymania zawiadomienia o wysokości przydziału, jednostki, które otrzymały zawiadomienie rozdziału przydział na centralne zarządy lub jednostki równorzędne i przesyłają rozdzielniki do centrali zbytu (CPN), zawiadamiając jednocześnie o tym wymienione w rozdzielnikach jednostki, a centralne zarządy w ciągu dalszych 14 dni sporządzają podrozdzielniki na podległych im odbiorców z podziałem na województwa i przesyłają te podrozdzielniki do centrali zbytu (CPN), wycinki zaś tych podrozdzielników wg. województw przesyłają właściwym terytorialnie biurom wojewódzkim CPN oraz wymienionym w podrozdzielnikach odbiorcom. Jednostki dysponujące przydziałem mogą w ramach otrzymanego przydziału pozostawić rezerwę produktów naftowych do swej dyspozycji w wysokości 5% przydziału.

W rozdziale 3 zarządzenia określony został tryb składania i realizacji zamówień, z którego wynika, że zamówienia na produkty naftowe należy składać właściwym terytorialnie biurom wojewódzkim CPN na 60 dni przed miesiącem, w którym ma nastąpić dostawa.

Wykonawca realizuje tylko zamówienie przesłane przez biuro wojewódzkie CPN, bądź przez wysłanie produktów naftowych w ilości odpowiadającej przesyłce cysternowej, bądź przez wydanie ze swego magazynu jeśli chodzi o inne ilości. Skład hurtowy CPN może na żądanie odbiorcy wykonać zamówienie przez wydanie bonów towarowych, które można realizować w składach hurtowych lub w punktach sprzedaży detalicznej (o bonach na materiały pędne i smary wprowadzonych zarządzeniem Przewodniczącego PKPG z dnia 1. VII. 1954 r. pisaliśmy w Nr 9/54 r. mies. „Transport“). Jednocześnie z wydaniem omawianego zarządzenia traci moc obowiązującą zarządzenie Przewodniczącego PKPG z dnia 5. I. 1954 r. w tej samej sprawie (omówione przez nas w Nr 3/54 mies. „Transport“).

K. K.

GOSPODARKA BUTLAMI DO GAZÓW TECHNICZNYCH

W celu usprawnienia gospodarki butlami do gazów technicznych Prezydium Rządu podjęło uchwałę Nr 740 z dnia 30. 10. 1954 r., której tekst został opublikowany w Monitorze Polskim Nr 109 pod poz. 1499. Gospodarowanie butlami do gazów technicznych należy do Ministra Przemysłu Chemicznego, który ustala wykaz zakładów produkujących gazy techniczne oraz któremu podlega Centralny Zarząd Zbytu, Biuro Zbytu Gazów Technicznych, Materiałów i Sprzętu Spawalniczego.

Butle do gazów technicznych jako składniki majątku trwałego zgodnie z omawianą uchwałą mogą posiadać bądź zakłady produkujące gazy techniczne bądź zakłady produkujące butle do gazów technicznych oraz zakłady leczniczo-badawcze, zakłady naukowe oraz inne jednostki państwowe i spółdzielcze posiadające butle jako składową część urządzeń technicznych a w szczególności: agregatów przeciwpożarowych, wyposażenie statków morskich i rzecznych, sygnalizacji świetlnej w portach, urządzeń stanowiących wyposażenie pociągów i wagonów ratunkowych, samochodów przystosowanych do napędu gazem płynnym lub gazem wysokopiętnym.

Inne jednostki gospodarcze poza wyżej wymienionymi są obowiązane w trybie przewidzianym omawianą uchwałą do zwrotu lub przekazania posiadanych przez siebie butli do gazów technicznych. Z postanowień uchwały wynika jakie obowiązki posiadają zakłady produkujące gazy techniczne, które m. in. obowiązane są podawać do wiadomości Biura Zbytu dane dotyczące planowanej produkcji gazów technicznych i inne dane uzasadniające potrzebę posiadania butli.

Czuwanie nad prawidłową gospodarką butlami należy do Biura Zbytu, które w szczególności ustala ilości butli dla zakładów produkcyjnych oraz opracowuje roczne i kwartalne bilanse parku butlowego, ustala dla każdego zakładu co najmniej dwa wskaźniki częstotliwości obiegu butli, wnioskuje w sprawie przekazywania butli między zakładami, ustala rejony obiegu butli jak również prowadzi ewidencję ilościową butli.

Zgodnie z § 11 omawianej uchwały Minister Przemysłu Chemicznego za zgodą Przewodniczącego PKPG określi zasady obrotu butlami do gazów technicznych.

Omawiana uchwała weszła w życie z dniem 1. I. 1955 r.

K. K.

PRZEWÓZ CEGŁY W POJEMNIKACH

Na podstawie postanowień zawartych w uchwałach Prezydium Rządu Nr 253 z dnia 8. V. 1954 r. w sprawie stosowania pojemników do przewozu cegły oraz Nr 16 z dnia 10. I. 1952 r. w sprawie zasad obrotu opakowaniami Przewodniczący PKPG wydał zarządzenie z dnia 30. X. 1954 r. w sprawie zwrotu pojemników do przewozu cegły.

Z postanowień zarządzenia wynika, że pojemniki powinny być zwrócone niezwłocznie po ich opróżnieniu, nie później jednak niż w ciągu sześciu dni. Termin sześciu dniowy liczy się od daty odbioru cegły do dnia zwrotu pojemników lub do dnia nadania pojemników do przewozu publicznym środkiem transportu (chodzi tu w szczególności o PKP i Żeglugę Śródlądową). Dzień wysyłki określa data stempla przewoźnika na liście przewozowym.

W razie niezwrócenia pojemników w terminach określonych w zarządzeniu, odbiorcy zostali zobowiązani do placenia kar umownych na rzecz nadawców. W przypadku jednak gdy stacja kolejowa lub przystań żegluga śródlądowej miejsca nadania odmówi przyjęcia pojemników, odbiorca zwolniony jest od kary umownej. Okoliczność ta powinna być stwierdzona zaświadczeniem, wskazującym przyczynę odmowy przyjęcia pojemników do przewozu, ich ilość oraz czas, w ciągu którego stacja lub przystań odmówiła przyjęcia ładunku.

Dostawca został zobowiązany do prowadzenia ewidencji wysyłek i zwrotów pojemników.

W przypadku gdy puste pojemniki wysyłane są koleją lub transportem rzeczny, odbiorca cegły ponosi koszty transportu pojemników tylko do stacji kolejowej lub przystani żegluga śródlądowej miejsca przeznaczenia, gdy natomiast puste pojemniki wysyłane są innym środkiem transportu niż kolej lub żegluga, odbiorca ponosi koszty transportu pojemników do cegielni.

Poślanie uchwały wyrażnie zobowiązuje do przesyłania pustych pojemników najtańszym środkiem transportu, podkreślając iż przy transporcie kolejowym na liście przewozowym należy zaznaczyć, że przedmiotem przesyłki są opakowania używane wg. poz. 1867 taryfy towarowej PKP.

Odbiorcy cegły zostali również zobowiązani do wysyłania najpóźniej następnego dnia po nadaniu pustych pojemników zawiadomienia z podaniem daty nadania, środka przewozu oraz ilości i typów nadanych pojemników.

Wreszcie postanowienia uchwały określiły, iż Ministerowie Kolei i Żegluga wydać zarządzenie zobowiązujące kierowników stacji kolejowych i przystani żegluga śródlądowej do podstawienia taboru dla przewozu pustych pojemników do cegły w ramach zatwierdzonego planu kwartalno-miesięcznego z zaleceniem podstawienia taboru w pierwszej kolejności.

Zarządzenie obowiązuje z dniem jego ogłoszenia tj. 27. XI. 1954 r.

K. K.

OGŁASZANE PRZEZ POLSKĄ IZBĘ HANDLU ZAGRANICZNEGO POLSKIE ZWYCZAJE HANDLOWE

Na podstawie artykułu 5 pkt. 8 dekretu z dnia 28 września 1949 r. o utworzeniu Polskiej Izby Handlu Zagranicznego (Dz. U. R. P. nr 53, poz. 403) Polska Izba Handlu Zagranicznego stwierdza i ogłasza następujący polski zwyczaj handlowy, dotyczący umowy kupna/sprzedaży, zawartej na warunkach fob port polski.

„Jeżeli w umowie kupna/sprzedaży, zawartej na warunkach fob port polski, nie powiedziano wyraźnie czego innego, zwyczajowo przyjmuje się, że umowa została zawarta na warunkach fob, ustalonych w Incoterms 1953“.

WARUNKI WYPŁATY PREMII ZA WYKONANIE PLANÓW PRODUKCYJNYCH

W Monitorze Polskim Nr A — 62/54 poz. 817 została ogłoszona uchwała nr 358 Prezydium Rządu z dnia 29 maja 1954 r. o warunkach wypłaty premii za wykonanie planów produkcyjnych.

Według powyższej uchwały — wypłata premii należy dla pracowników inżynieryjno-technicznych i administracyjnych, zatrudnionych w państwowych i spółdzielczych przedsiębiorstwach przemysłowych, handlowych i usługowych — z tytułu wykonania i przekroczenia: a) planu pro-

dukcji, usług lub obrotu; b) planu inwestycyjnego — w odniesieniu do pracowników służb inwestycyjnych; c) planu wydajności — może być dokonywana — na podstawie obowiązujących regulaminów premiowania — w ramach zatwierdzonego na dany miesiąc planu funduszu płac, skorygowanego stosownie do obowiązujących przepisów o bankowej kontroli funduszu płac.

Wypłata premii kwartalnej nie może spowodować przekroczenia skorygowanego funduszu płac za cały kwartał, za który premia przysługuje.

Wypłata premii za dany miesiąc może nastąpić po zrewrowaniu środków na wypłatę należności z tytułu: a) plac robotników, b) stałych elementów wynagrodzenia pracowników inżynieryjno-technicznych, administracyjnych, finansowo-księgowych i inwestycyjnych.

Dalej w uchwale wysunięto zastrzeżenie, iż należności z tytułu premii wstrzymane na skutek przekroczenia skorygowanego funduszu płac — nie mogą być wypłacane z oszczędności funduszu płac osiągniętych w następnych miesiącach.

O ile kwota przeznaczona do wypłaty premii nie wystarcza na wypłatę premii w pełnej wysokości przewidzianej w danych warunkach regulaminem premiowania — wtedy dyrektor przedsiębiorstwa zawiadamia o tym dyrektora jednostki bezpośrednio nadzornej, który określa wysokość premii dla dyrektora i jego zastępców, a dyrektor przedsiębiorstwa dla pracowników danego zakładu pracy. Łączna wysokość wyznaczonej premii nie może przekraczać kwoty obliczonej zgodnie z powyżej omówionymi zasadami.

Wypłaty premii dla pracowników na podstawie obowiązujących regulaminów premiowania z tytułu a) oszczędności w zużyciu materiałów i paliwa; b) przekroczenia zaplanowanych wskaźników jakości i obniżki kosztów własnych mogą być dokonywane ponad zatwierdzony i skorygowany fundusz płac na dany miesiąc i nie mogą spowodować wstrzymania przez banki wpłaty środków na place.

W dalszym ciągu uchwała przewiduje, że w wyjątkowych przypadkach, kiedy względne przekroczenie funduszu płac przy wykonaniu lub przekroczeniu planu produkcji (obrotu, usług) nastąpiło z przyczyn niezależnych od przedsiębiorstwa, które nie miało wpływu na usunięcie tych przyczyn lub jeśli to przekroczenie funduszu płac zapobiegło powstaniu znaczniejszych strat dla gospodarki narodowej — minister (kierownik centralnego zarządu) może zezwolić na wypłatę premii określonej według zasad omówionych na wstępie, jednak wysokości nie wyższej od premii, jaka by przysługiwała zgodnie z obowiązującymi regulaminami premiowania za wykonanie planu produkcji (obrotu, usług) w wysokości skutkującej wypłatą premii. Przekroczenia te uznaje się za usprawiedliwione.

Uchwała przewiduje, że Przewodniczący PKPG w porozumieniu z Ministrem Finansów może na wniosek właściwego Ministra zezwolić — jeżeli to jest uzasadnione wyjątkowymi okolicznościami, a w szczególności progresywnym systemem płac, stosowanym w przeważającej części w danej gałęzi gospodarki — na inny od określonego uchwałami nr 53 i 54 Prezydium Rządu z dnia 10 stycznia 1953 sposób korygowania funduszu płac w zależności od wykonania planów produkcji (obrotu, usług).

Powyższe postanowienia omawianej uchwały obowiązują poczynając od wypłaty premii za miesiąc wrzesień 1954 r.

A. L.

Informacje Wyd. Komunikacyjnych

Nakładem Wydawnictw Komunikacyjnych wyszły ostatnio następujące prace w zakresie transportu drogowego.

Podręcznik drogowy — praca zbiorowa, tom II.

Praca została podzielona na pięć działów: 1 — Drogi i ruch drogowy, 2 — Różne wiadomości, 3 — Zagadnienia organizacyjne, 4 — Planowanie i projektowanie dróg, 5 — Projektowanie mostów.

Książka zawiera wiadomości o drogach i ruchu drogowym, o różnych dziedzinach interesujących drogowców, o zagadnieniach organizacyjnych, o projektowaniu dróg i mostów (cena zł 60.—).

Podręcznik kierowcy III kat. — J. TORUŃCZYK.

Opracowany na podstawie źródeł radzieckich i przystosowany do warunków polskich. W książce podano ponadto sposoby wykrywania niedomagań i usuwania ich przez kierowcę w czasie eksploatacji. Książka zawiera pytania kontrolne ułożone według zasad przyjętych na egzaminach na kierowców.

Książka przeznaczona do szkolenia kierowców na kursach organizowanych uprzednio przez Polski Związek Motorowy a obecnie przez Min. T. D. i L. (cena zł 21,90).

Samochód GAZ-51 — praca zbiorowa, (tłum. z rosyjskiego).

Książka zawiera opis cech charakterystycznych budowy i obsługi samochodu GAZ-51 (Lublin) oraz podstawowe wiadomości o właściwej regulacji i naprawie poszczególnych zespołów i mechanizmów.

Książka przeznaczona jest dla kierowców i mechaników samochodowych, lecz korzystać z niej mogą również pracownicy inżynieryjno-techniczni transportu i zakładów naprawczych oraz uczniowie szkół samochodowych (cena zł 34.—).

A. W.

KRONIKA

GABINET OCHRONY PRACY PKS W WARSZAWIE

Przy ulicy Stawki 4 w Ekspozyturze Towarowej PKS-u znajduje się gabinet ochrony pracy dla transportowców.

Zasadniczym celem, jaki ma do spełnienia ten gabinet jest przeszkolenie nowo przyjętych do pracy transportowców w dziedzinie bhp. Szkolenie to obejmuje: kierowców i brygadzystów robót ładunkowych, brygadzystów warsztatowych, majstrów, robotników i kierowników pionu technicznego.

Do chwili obecnej przeszkolono 45826 osób. Chociaż gabinet obejmuje swym zasięgiem w zasadzie tylko województwo warszawskie, to jednak, ponieważ w Polsce specjalnych gabinetów bhp dla transportowców jest zaledwie parę — w każdej niedziele przepływają przez gabinet na Stawkach liczne wycieczki transportowców, tak, że przepływ zwiedzających w ciągu jednej niedzieli dochodzi nie raz do 500 osób, zwłaszcza w okresie letnim.

Wizytacje te popularyzują wśród transportowców zagadnienie ochrony pracy. Gabinet w stosunku do uczestników wycieczek pełni rolę wyraźnie informacyjną, a nie szkoleniową. Podobnie informacyjne usługi w zakresie poglądowych metod szkolenia oddaje gabinet inspektorom bhp z poszczególnych jednostek transportowych.

Możliwości gabinetu bhp warszawskiego PKS-u mogłyby być wykorzystywane przez zainteresowanych w dużo szerszym zakresie, niż dzieje się to obecnie. Sądząc z wypowiedzi kierownika gabinetu, Ob. Kurka — gabinet jest mało znany i na skutek tego jeszcze niedostatecznie wykorzystywany. Gabinet ma charakter wystawy, składającej się z szeregu stoisk. Stoisko wprowadzające poświęcone jest obowiązkom ciążącym na zakładzie pracy. Mamy więc naturalnych rozmiarów fotos, przedstawiający kierowcę PKS-u wychodzącego z domu w czystym i schludnym mundurze. Po przeciwnej stronie wisi podobny fotos, na którym widzimy tego samego pracownika wracającego z pracy. Wygląda on równie schludnie, jest zdrowy i uśmiechnięty. W kłamrach, które tworzą te dwie fotografie, ustawiono szereg modeli, a więc: model kompletnie wyposażonego pokoju w hotelu robotniczym; model ambulatorium zakładowego, które powinno być już zorganizowane w przedsiębiorstwie zatrudniającym 300 pracowników, model łazienki z natryskami i model pokój higieny osobistej kobiet.

Są to wskazówki, czego ma prawo domagać się pracownik od pracodawcy, a więc od kierownictwa zakładu pracy.

Następnie wystawiono szereg różnego typu apteczek. Pokazano apteczkę samochodową, apteczkę lotnej kontroli technicznej i apteczkę ścienną, przeznaczoną dla mniejszych przedsiębiorstw, gdzie nie ma ambulatorium zakładowego. Przyjęto zasadę, że integralną częścią każdej apteczki jest jej karta inwentarzowa — co zapewnia łatwą kontrolę jej stanu oraz instrukcja użycia każdego z środków leczniczych.

Podkreślić należy nowoczesne medyczne opracowanie tych instrukcji — nie idzie się tu drogą starego systemu i nie zaleca na wszystko jodyny, ale poszczególne środki dezynfekcyjne mają wskazywanie zastosowania na dany rodzaj rany, czy skaleczenia.

Przechodząc dalej widzimy stoisko poświęcone walce z alkoholizmem wśród kierowców. Opracowanie tego problemu — tak ważnego w transporcie — nie jest najlepsze. Mianowicie sprawa używania alkoholu w pracy ujęta jest od strony pracownika, który „złapał lewy kurs”, zarobił, upił się i spowodował katastrofę. Demonstrowanie realistycznych fotografii wypadków jest trochę sensacyjne, ponadto w takim ujęciu nie uwzględniono czynnika profilaktycznego, ani społecznego wkładu w akcję antyalkoholową.

Chodzi tu o takie elementy walki z alkoholizmem, jak: działalność świetlicowa, organizowanie stołówek i zabaw bezalkoholowych, klubów sportowych, uświadamianie i ostrzeganie drogą afiszów itd. W indywidualnym postawieniu bowiem sprawy, jak to ma miejsce w gabinecie ochrony pracy PKS-u, mimowoli umniejsza się ten groźny problem, co nie wpływa mobilizująco do walki z alkoholizmem. Wyczerpująco i dość szeroko opracowano w zespole następnych stoisk technikę bhp, a pokazanie pewnych koncepcji racjonalizatorskich w tym względzie jest wkładem inicjującym nowe pomysły.

Pokazano więc ładowarkę beczek i dłużycę na samochody ciężarowe, zobrazowano prawidłowy naładunek i wyładunek w terenie spadzistym z obowiązkiem zaklinowania obu tylnych kół na wypadek puszczenia hamulca, przedstawiono właściwą organizację pracy przy czynnościach łączenia ciężarówki z przyczepą (przy tej czynności winno brać udział 3 ludzi: kierowca, pomocnik szepięący pojazdy i sygnalizator kierujący całą akcją). Niektóre prace omówiono bardzo wnikliwie, a nawet przedstawiono ich proces w różnych warunkach. Odnosi się to np. do stosowania klinów różnego rodzaju przy remoncie samochodu na trasie, w warsztatach, przy użyciu lewarka, koźłów itd. w razie zdjęcia koła. Nie pominięto kontroli obrysów samochodów ciężarowych z ładunkiem przed daleką drogą i pokazano model urządzenia kontrolującego.

Ze względu na dużą ilość transportu osobowego w PKS, organizatorzy gabinetu wiele uwagi poświęcili sprawie bezpieczeństwa ruchu w miastach.

Wystawiono więc plansze obrazujące ruch uliczny, nieprawidłowe mijanie przystanków, chuligańska jazda kierowców, którzy błotem opryskują przechodniów i zmuszają ich do ucieczki przed nadjeżdżającym samochodem, nawet w miejscach przepisowego przejścia pieszych.

Przy opracowywaniu tak ważnej sprawy, jaką dla bezpieczeństwa ruchu jest mijanie skrzyżowań dróg kołowych z torem kolejowym, pokazano jedynie prawidłowe mijanie skrzyżowania niestrzeżonego w terenie górzystym, gdzie zachodzi konieczność wyjścia konduktora, czy pomocnika na drogę i dania sygnału jazdy po sprawdzeniu stanu na torze. Brak tu jednak zwrócenia uwagi na przejazdy strzeżone, a wiemy przecież, że zamykanie i otwieranie bariery na tych przejazdach zależy od dróżnika i jego obowiązkowości. Należy więc zwrócić uwagę kierowców na czujność nawet przy przejeździe torowiska strzeżonego, gdyż dróżnik może zachorować, a jego obowiązkowość może zawieść — co było niejednokrotnie przyczyną wypadków.

Specjalny dział poświęcono myciu autobusów i ich dezynfekcji. Pracujący przy tym czynnościach robotnicy winni być zaopatrzeni w buty gumowe, płaszcz nieprzemakalny, pelerynki z kapturami, a dezynfektorzy w szczelne kombinezony i maski z pochłaniaczami.

Dziedzinę organizacji obejmują plansze schematów stacji obsługi z uwzględnieniem pomieszczeń socjalnych i mających znaczenie dla bhp.

Dalsze stoiska, to ekspozyty narzędzi w złym stanie i w dobrym, model szlifarki z osłoną ochronną, której prawidłowe ustawienie automatycznie uruchamia szlifierkę, mo-

dele przedstawiające nieprawidłowe i prawidłowe stanowisko spawacza, model lampy przenośnej i inne techniczne elementy, odnoszące się do bhp, głównie w pracach remontowych.

Ekspozatę zwracającym uwagę jest model kosza stałego jako osłony pracownika przy pompowaniu opon oraz model innego urządzenia zabezpieczającego przy pompowaniu opon na trasie, metodą zacisku koła lub związania go łańcuchami.

Należy podkreślić, że w dziedzinie bhp rozwija się racjonalizatorstwo wśród pracowników PKS-u. Zwłaszcza dwaj z nich: Józef Grodek i Zygmunt Kaczmarczyk mają w tym względzie duże osiągnięcia.

Powyższy opis nie obejmuje całości gabinetu; ekspozatów i stoisk jest znacznie więcej — omówiliśmy jedynie najważniejsze i najciekawsze. Przy wyjściu zwiedzający mają jeszcze gabloty z odzieżą specjalną i ochronną, tablice znaków drogowych i szafy biblioteczne, zawierające piśmiennictwo bhp, odnoszące się do transportu — co wyczerpuje i kończy całość myśli wyrażonej w opracowaniu gabinetu. Kierownik gabinetu — technik bhp, ob. Bogusław Kurek podawał ciekawe informacje odnośnie liczby szkolonych i masowości wycieczek. Dane te świadczą o potrzebie dobrze zorganizowanego gabinetu ochrony pracy w transporcie, o jego użyteczności — z czego należy wyciągnąć wniosek, że gabinety ochrony pracy dla transportowców powinny być organizowane w większej ilości.

M. R.

Z DZIAŁALNOŚCI SEKCJI EKONOMIKI TRANSPORTU PTE

Sekcja Ekonomiki Transportu (Centralna) w październiku i listopadzie kontynuowała posiedzenia dyskusyjne, obejmujące tematycznie zagadnienia związane ze wszystkimi rodzajami transportu.

W zakresie transportu kolejowego była nadal dyskutowana problematyka koordynacji działalności transportu kolejowego z samochodowym. Dyskusja objęła odcinek przewozów stacyjnych. W pierwszej fazie omówione zostały koszty pracy manewrowej na stacjach rozrządowych.

Zostało stwierdzone, że struktura, wysokość i technika obliczania kosztu prac manewrowych jest zależna od rodzaju stacji i kategorii przetaczanych wagonów, a w związku z tym księgowanie powinno być tak ustawione, aby umożliwiała określenie poszczególnych składowych elementów kosztu prac manewrowych. Ponieważ wysokość kosztu prac manewrowych stanowi poważną część kosztów ruchu towarowego — odpowiednio ustawiony i rozwinięty rachunek kosztu prac manewrowych umożliwi stosowanie prawidłowej analizy, co z kolei pozwoli na wzmocnienie walki o obniżkę kosztów oraz o skrócenie czasu pobytu wagonów na stacjach, jak również umożliwi prawidłowe przeprowadzenie koordynacji przewozów kolejowych i samochodowych. Poza tym prawidłowe określenie kosztu prac manewrowych ułatwi budowę właściwych opłat taryfowych. W dalszym ciągu dyskusji nad zagadnieniem przewozów stacyjnych rozważano możliwości zastąpienia przewozów stacyjnych na stacjach rozrządowych transportem samochodowym. Po naświetleniu rzędu wielkości przewozów, rodzajów przewozów, nadawców i rodzajów ładunków oraz nierównomierności przewozów w czasie, omówiono kryteria dla przejęcia przewozów stacyjnych przez transport samochodowy oraz wyprowadzono porównawczo koszty własne i opłaty taryfowe przy stosowaniu dla przewozów stacyjnych transportu kolejowego i transportu samochodowego.

Ustalono, że wprowadzenie do przewozów stacyjnych zastępczego transportu samochodowego przyczyniłoby się do skrócenia pobytu wagonów na stacjach rozrządowych, a także wpłynęłoby na przyspieszenie czasu dostawy przesyłek. Natomiast kalkulacja kosztów powinna być poddana szczegółowej analizie i w nawiązaniu do jej wyników powinno nastąpić uregulowanie opłat taryfowych w sposób, który by zabezpieczał prawidłowy podział przesyłek na poszczególne rodzaje transportu w przewozach stacyjnych.

W zakresie transportu drogowego i spedycji dyskutowano nad problematyką podziału zadań w transporcie drogowym, omawiając sprawę regularnych przewozów towarowych w transporcie ciężarowym.

W dyskusji ustalono, że: 1) w odróżnieniu od przewozu przesyłek drobnicowych koleją, linie ciężarowej komunikacji samochodowej powinna cechować przede wszystkim większa szybkość dostawy; w szczególności jest to istotne w zakresie przewozów artykułów łatwo psujących się; 2) pokrycie kraju regularną siecią komunikacji samochodowej ciężarowej wymagałoby olbrzymich nakładów inwestycyjnych na budowę magazynów, należy zatem wykorzystać koleją dla przewozu drobnicy na dalsze odległości, a rozwózką drobnicy od kolei i zwózką do kolei powinienn zajm się transport samochodowy; 3) powinna być uwzględniona sprawa zaspokojenia potrzeb komunikacyjnych wsi oraz sprawa obsługi terenów pozbawionych komunikacji towarowej.

W zakresie transportu wodnego śródlądowego dyskutowano założenia rozrachunku gospodarczego statku.

Omawiano następujące założenia: 1) najniższym ogniwem produkcyjnym w żegludzie śródlądowej winien być statek, który powinien pracować w oparciu o zasady ograniczonej samodzielności gospodarczej i określony plan gospodarczy; 2) rozrachunek wewnętrzny w żegludzie śródlądowej polegać winien na zestawianiu i porównywaniu planowanych techniczno-eksploatacyjnych i ekonomicznych (zależnych od załogi) wskaźników pracy statku ze wskaźnikami rzeczywiste osiągniętymi przez ten statek; 3) ponieważ kurs (rejs) stanowi podstawę działalności produkcyjnej statku, powiązanie wskaźników produkcyjnych ze wskaźnikami ekonomicznymi w skali kursu (rejsu) stanowić winno najważniejszą i najdogodniejszą dla załogi formę zastosowania wewnętrznego ograniczonego rozrachunku gospodarczego; 4) jednym z podstawowych mierników dla oceny pracy statku winien być koszt własny jednostki usługi transportowej, czyli tona, czy też osobokilometr przewozu, względnie koszt własny innych, bardziej konkretnych mierników; 5) rozrachunek wewnętrzny w żegludzie śródlądowej opierać się winien na stosowanych aktualnie metodach planowania operatywnego i dyspozycji taboru oraz na obowiązujących zasadach ewidencji i dokumentacji kosztów, zmodyfikowanych jednak w kierunku umożliwienia bieżącej kontroli narastania kosztów na statku.

W zakresie transportu morskiego omawiano zagadnienie porównywalności kosztów własnych w żegludzie morskiej.

Dyskusja została rozpoczęta nad tezą, że przy obecnym systemie planowania i rozliczania kosztów własnych w przedsiębiorstwach żeglugi morskiej istnieją poważne trudności przy kalkulacji i analizie kosztów w związku z występowaniem przy rozliczaniu kosztów waluty krajowej i zagranicznej i że wobec tego potrzebne jest doprowadzenie kosztów eksploatacji do porównywalności przy zastosowaniu podobnego systemu rozliczeń, jaki jest stosowany w polskich portach morskich, co pozwoli na oparcie kalkulacji i analizy kosztów o porównywalne materiały księgowe.

Na temat koordynacji prac sekcji naukowych stowarzyszeń technicznych i ekonomicznych odbyło się posiedzenie dyskusyjne, w którym wzięli udział członkowie Sekcji Ekonomiki Transportu (transport drogowy) oraz przedstawiciele stowarzyszeń naukowych Naczelnej Organizacji Technicznej, a mianowicie Stowarzyszenia Naukowo-Technicznego Inżynierów i Techników Komunikacji (Seksja Główna Samochodowa) oraz Stowarzyszenia Naukowo-Technicznego Inżynierów i Techników Mechaników (Seksja Samochodowa).

W wyniku dyskusji ustalono konieczność ścisłej współpracy ekonomistów i techników przy rozwiązywaniu zagadnień konstrukcyjnych i technicznych. Rozwiązania techniczne w zakresie zaplecza technicznego, wyposażenia zakładów naprawczych, pracy stacji obsługi, a także sprawy projektowania różnych typów samochodów, jak i sprawy wykorzystania urządzeń i inwestycji w fabrykach samochodowych — wymagają ścisłej współpracy techników z ekonomistami. Postanowiono powołać stałą komisję, koordynującą pracę poszczególnych stowarzyszeń oraz ustalającą zasady organizacyjne współpracy pomiędzy samochodowymi sekcjami naukowymi stowarzyszeń technicznych i ekonomicznych.

H. M.

RZĄD POLSKI DOMAGA SIĘ ZWROTU ZAGRABIONYCH STATKÓW I ZWOLNIENIA MARYNARZY

Ministerstwo Spraw Zagranicznych przesłało w dniu 20. XI. ub. r. Ambasadzie Stanów Zjednoczonych w Warszawie notę, w której m. in. czytamy, co następuje:

„W swych notach z 12 i 26 października 1953 r. w sprawie zatrzymania przemocą przez statki wojenne na wodach dalekowschodnich kontrolowanych przez siły zbrojne Stanów Zjednoczonych polskiego statku handlowego „Praca“ i uwięzienia go wraz z załogą na wyspie Taiwan oraz w nocy z dnia 15 maja 1954 r. w sprawie analogicznego aktu bezprawia w stosunku do drugiego polskiego statku handlowego „Prezydent Gottwald“ Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej powołał się na szereg faktów stwierdzających odpowiedzialność Stanów Zjednoczonych za te akty napaści i pogwałcenia praw bandery polskiej.

Rząd Stanów Zjednoczonych, nie mogąc odeprzeć tych bezspornych faktów, ograniczył się w swych notach z dnia 20 października i 3 listopada 1953 r. oraz w nocy z 20 maja 1954 r. do gołosłownego uchylenia się od odpowiedzialności za podane wyżej akty gwałtu.

W swych notach Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej protestował przeciwko bezprawiom, których ofiarą stali się polscy marynarze i polskie statki oraz domagał się od rządu Stanów Zjednoczonych podjęcia odpowiednich kroków, aby uwieszone załogi, statki oraz ładunki zostały niezwłocznie zwolnione i skierowane do Polski.

Mimo jednak żądań ze strony Rządu Polskiego i protestów społeczeństwa polskiego, rodzin uwięzionych marynarzy oraz licznych organizacji międzynarodowych, marynarze ze statku „Prezydent Gottwald“ od sześciu miesięcy są więzieni i pozbawieni możliwości powrotu do ojczyzny i do swych rodzin. Podobnie jak na marynarzy statku „Praca“, również na marynarzy statku „Prezydent Gottwald“ wywierana jest brutalna presja, stosowane są metody zastraszania, szantażu, moralnego nacisku, próby skrupowania, trzyma się ich jak przestępców pod strażą uzbrojonych w automaty żandarmów. Stwarza się atmosferę, która doprowadza marynarzy do aktów rozpacz, czego jaskrawym potwierdzeniem jest samobójstwo jednego z nich.

O nacisku stosowanym na polskich marynarzy i o kierowniczej roli w tej akcji przedstawiciele Stanów Zjednoczonych, w tej liczbie ambasadora Stanów Zjednoczonych na Tajwanie, świadczy załączona do noty kopia oświadczenia marynarzy statku „Praca“ — oryginał znajduje się w rękach Rządu Polskiego — którzy w wyniku długotrwałych starań Rządu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i pomocy Szwedzkiego Czerwonego Krzyża powrócili do Polski.

Ostatnio maltretowani fizycznie i moralnie marynarze ze statku „Prezydent Gottwald“ zwrócili się do Międzynarodowego Czerwonego Krzyża z prośbą o pomoc w uzyskaniu wolności i w repatriacji do Polski.

Postępowanie Rządu Stanów Zjednoczonych i jego podkomendnych stanowi jaskrawe pogwałcenie ogólnie obowiązujących przepisów prawa międzynarodowego i elementarnych praw wolności osobistej, której hasłami politycy Stanów Zjednoczonych tak chętnie szermują.

Dodatkowym i wymownym potwierdzeniem roli władz Stanów Zjednoczonych w akcji przeciwko polskim marynarzom jest ostatni fakt zwerbowania przy pomocy środków moralnego nacisku i terroru oraz przewiezienia do Stanów Zjednoczonych grupy marynarzy polskich jedynie w celu wykorzystania ich jako powolnego narzędzia w nieprzebiegającej w środkach antypolskiej propagandzie.

Protestując kategorycznie przeciwko tym sprzecznym z prawem międzynarodowym metodom, Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej ponawia swe żądania zwolnienia przetrzymywanych na Tajwanie marynarzy, zwrotu statków „Praca“ i „Prezydent Gottwald“ i ich ładunków oraz ukarania winnych bezprawia“.

DEPESZA RODZIN MARYNARZY M/S „PREZYDENT GOTTFELD“ DO SEKRETARZA GENERALNEGO ONZ ORAZ DO ŚDFK

Rodziny marynarzy statku „Prezydent Gottwald“ przesyła na ręce Sekretarza Generalnego ONZ, Dag Hammarskjöld depeszę następującej treści:

„Sześć miesięcy minęło od czasu bezprawnego zatrzymania na wodach dalekowschodnich polskiego statku han-

dlowego „Prezydent Gottwald“ w czasie odbywania przez niego pokojowego rejsu. Sześć miesięcy minęło od czasu uwiezienia na wyspie Taiwan naszych mężów, ojców, synów, braci.

Od tego czasu bezskutecznie pełni niepokoju oczekujemy na powrót drogi nam osób.

Z opowiadań marynarzy statku „Praca“, którzy również zostali w podobnych okolicznościach uwiezieni na Tajwanie, wiemy jakie metody moralnego i fizycznego terroru stosują czangkaizekowscy piraci na zlecenie swych amerykańskich protektorów wobec uwiezionych, aby złamać ich wolę powrotu do ojczyzny i rodzin. Wyobrażamy też sobie, jak uwiezieni cierpią z powodu przymusowej rozłąki ze swymi rodzinami. My, rodziny uwiezionych zwracamy się po raz drugi do ONZ z apelem — pomóżcie nam w naszej słusznej sprawie.

Przyspieszcie zwolnienia naszych bliskich i ich powrót do ojczyzny. Wystąpcie w obronie gwałconych praw człowieka do wolności i osobistego szczęścia“.

* * *

Podobną depeszę rodziny marynarzy „Gottwalda“ przesyła do Prezydium Światowej Federacji Kobiet z prośbą o skuteczną interwencję u zainteresowanych czynników.

SŁOWNIK KOLEJARZY — W SZEŚCIU JĘZYKACH

Międzynarodowy Związek Kolejarzy (UIC) nie miał słowników, które obejmowałyby zbiór wyrazów najczęściej używanych w kolejnictwie. Zgodnie z decyzją Komitetu Kierowniczego Związku postanowiono opracować taki słownik w językach: francuskim, rosyjskim, angielskim, niemieckim, polskim i włoskim.

Dla wykonania tych zadań powołano komisję, w której przedstawiciel Polski pełni rolę przewodniczącego. Będzie to pierwszy słownik kolejowy o tak wielkim zakresie. Opracowanie jego wymaga wszechstronnej znajomości kolejnictwa i wybitnych kwalifikacji językowych. To odpowiedzialne zadanie powierzono pracownikowi Ministerstwa Kolei mgr inż. J. Wagnerowi.

Słownik będzie się składał z dwóch tomów: I — ogólny, obejmujący ok. 5000 wyrazów, treści ogólnokolejowej, II — taborowy, odnoszący się do taboru i jego części zawierający ok. 2500 wyrazów oraz odpowiednie szkice.

Pierwsza część słownika zostanie niedługo ukończona, a na wspólnym zebraniu Komisji UIC postanowiono wniosek wydania tej pracy w Polsce. Propozycja została przyjęta.

ELEKTRYFIKACJA LINII KOLEJOWEJ WARSZAWA — GÓRNY ŚLĄSK

Coraz większego rozmachu nabierają prace nad realizacją największego w historii naszego kolejnictwa zamierzenia całkowitego zelektryfikowania linii łączącej stolicę z Górnym Śląskiem. O rozmiarach tej inwestycji świadczy m. in. fakt, iż łącznie z odgałęzieniem Koluszki — Łódź na trasie Warszawa — Stalinogród — Gliwice zostanie zelektryfikowanych ok. tysiąca torokilometrów, tj. prawie 4 razy więcej niż wynosiła cała elektryfikacja kolei w okresie międzywojennym.

Po oddaniu do eksploatacji odcinków Warszawa — Skierniewice, Skierniewice — Koluszki i Koluszki — Łódź, na których odbywa się już normalny ruch elektrycznych pociągów osobowych, główne prace koncentrują się obecnie na odcinku Koluszki — Piotrków. Zgodnie z planem, już z początkiem roku 1955 na trasie Warszawa — Piotrków ma być podjęty dla celów szkoleniowych ruch elektrycznych pociągów towarowych.

Na odcinku tym dobiegają końca roboty przy ustawianiu słupów oraz zawieszaniu przewodów jezdnych.

Do całkowitego wykonania robót sieciowych na szlaku Koluszki — Piotrków pozostał jeszcze odcinek ponad 5 km, gdzie prowadzone są prace przy budowie przepustów torowych. Znacznie opóźnia zakończenie budowy odcinka Koluszki — Piotrków nieterminowe wykonywanie prac torowych przez PRK-13 na stacjach Piotrków i Baby.

Równolegle z budową wymienionego odcinka prowadzone są prace torowe i inne na szlaku od Piotrkowa aż do Dąbrowy Górniczej.

OTWARCIE NOWEGO MOSTU NA WIŚLE

W dniu 14. XI. ub. r. został oddany do użytku nowy most drogowy przez Wisłę w Górze Kalwarii. Uroczyste go otwarcia mostu dokonał minister Transportu Drogowego i Lotniczego — Jan Rustecki.

Nowowytbudowany most drogowy w Górze Kalwarii, przy którym prace wstępne rozpoczęto w 1951 r., ma donieść znaczenie gospodarcze, ułatwiając bezpośrednie połączenie dużych obszarów kraju, położonych po prawym i lewym brzegu Wisły. Dotychczas najbliższy most drogowy od Warszawy w górę Wisły znajdował się dopiero w Dęblinie.

Dokumentację tego nowoczesnego obiektu opracowali: członek Polskiej Akademii Nauk, laureat Nagrody Państwowej I stopnia — prof. Franciszek Szelański, prof. inż. Stanisław Lenczewski, inż. inż. Jerzy Grycz i Stefan Zagrodzki oraz zespół inżynierów z Centralnego Biura Studiów i Projektów Komunikacji w Warszawie.

Głównym wykonawcą inwestycji było Kieleckie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych. Budowę podpór na kesonach wykonało Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych nr 15. Montaż konstrukcji stalowych wykonał „Mostostal“. Na szczególnie wyróżnienie zasługują załogi „Mostostalu“, które prowadziły roboty także w okresie ciężkiej zimy na przełomie roku 1953 i 1954. Uzyskały one w swej pracy rekordową wydajność, składając 200 ton konstrukcji stalowej na dobę. Konstrukcję stalową mostu wykonały: Huta „Zabrze“ i „Zastal“.

Dojazdy do mostu oraz nowe odcinki dróg o łącznej długości 38 km wykonane zostały przez Warszawskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych, Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych nr 15 i Kieleckie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych. O ogromie tych prac świadczy olbrzymia ilość wykonanych robót ziemnych, sięgająca ponad 1 mln m. sześć.

CIEŻARÓWKI Z PŁYT PILŚNIOWYCH

Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego przeprowadza próby, mające na celu zastąpienie obudowy drewnianej na samochodach ciężarowych płytami pilśniowymi „Alpex“. „Alpex“ zdał już egzamin jako obudowa wagonów kolejowych. Jest kilkakrotnie tańszy od drewna, które w dodatku przewyższa wytrzymałością.

W celu poddania płyt „Alpex“ najsurowszemu egzaminowi, samochody ze skrzyniami alpexowymi będą używane do prac, przy których obecne drewniane obudowania ulegają szybkiemu zniszczeniu, jak np. przy wywózce gruzu czy przy załadunku koparkami. Samochód ze skrzynią z alpexu jest już wypróbowany w Zakładach Przemysłu Węglowego w Bytomiu. Próby zdaje bardzo dobrze. Następnie dwa takie „Stary“ w tych dniach otrzyma PKS.

Szerokie zastosowanie płyt pilśniowych przyniesie poważne oszczędności w gospodarce drewnem. Zakłady Napraw Samochodowych w Jelczu (one właśnie zapoczątkowały te próby) znajdują chyba naśladowców w Fabrykach Samochodów Ciężarowych Starachowice i Lublin, a przede wszystkim w zakładach, produkujących przyczepy do samochodów i traktorów.

„STAR“ W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Na ulicach Warszawy ukazały się dwa autobusy produkcji polskiej „Star“, które mają kursować na liniach autobusowych komunikacji miejskiej. Są to wozy doświadczalne. O ile ten typ autobusów zda egzamin w komunikacji miejskiej, komunikacja miejska zostanie zasilona już w roku 1955 poważnymi ilościami autobusów produkcji krajowej.

STOCZNIA GDAŃSKA OBNIŻYŁA KOSZTY WŁASNE

W ciągu 9 miesięcy ub. r. Stocznia Gdańska obniżyła planowane koszty produkcji o blisko 17 mln zł. Koszt budowy statku pełnomorskiego typu „tramp“ obniżono przeciętnie o 1,5 mln zł w porównaniu z rokiem 1953, a koszt budowy statku rybackiego typu „trawler“ został w tym okresie obniżony przeciętnie o 1.300.000 zł.

Stocznia Gdańska w ciągu trzech kwartałów ub. r. przekroczyła o 11 mln. roczny plan akumulacji przedsiębiorstwa. Dzięki temu zaliczka na fundusz zakładowy wy-

niosła 500 tys. zł. Sumę te wydatkowano na polepszenie warunków bytowych i nagrody dla stoczniovców oraz na zakup strojów dla reprezentacyjnego zespołu pieśni i tańca Stocznia.

PRACOWNICY ŻEGLUGI RADZILI NAD OBNIŻKĄ KOSZTÓW

Podczas konferencji partyjno - ekonomicznej poświęconej sprawie obniżki kosztów własnych pracownicy „Żegluga na Wiśle” wskazywali na swoje osiągnięcia, a także wykazywali błędy w dotychczasowej pracy.

M. in. podkreślano duży wkład pracy załóg statków „Traugutt” i „Matejko” oraz innych jednostek rzecznych, które w ostatnim okresie niskiego stanu wody na Wiśle nie rezygnowały ze swej pracy, utrzymując regularną komunikację. W rezultacie statki te wykonały, a nawet przekroczyły nakreślone plany.

Do niedociągnięć warszawskiej floty należy m. in. jeszcze niewłaściwa gospodarka węglem. Do tej pory nie były jeszcze ustalone normy zużycia węgla. Również mało uwagi poświęcono konserwacji pieców i kotłów na statkach.

Postanowiono, że w najbliższym czasie każda jednostka otrzyma ustalone normy zużycia paliwa. Palacze zaś zostaną przeszkoleni. Wprowadzone zostanie współzawodnictwo w spalaniu niższych gatunków węgla.

SERYJNA PRODUKCJA POLSKICH MASZYN STEROWNICZYCH DO STATKÓW

Dużym osiągnięciem polskich inżynierów, techników i robotników jest wyprodukowanie pierwszej serii unowocześnień maszyn sterowniczych do statków morskich, budowanych przez krajowy przemysł okrętowy. Po próbną produkcję maszyn sterowniczych w Zakładach Mecha-

nicznych im. Karola Świerczewskiego w Elblągu, seryjną ich produkcję podjęła ostatnio Gdańska Fabryka Wyrobów Metalowych, przy czym brygada inżynierów-robotnicza inż. Wacława Marszałkowskiego wprowadziła dalsze unowocześnienia konstrukcyjne.

„BOLESŁAW PRUS” WYRUSZYŁ W PIERWSZY REJS

Z portu gdyńskiego wyruszył z partią drobnicy nowozakupiony statek PMH — m/s „Bolesław Prus”. Jest to jednostka o 8.300 DWT i 4.516 BRT o napędzie dwóch motorów.

M/S „LIDICE” — NOWY STATEK CSR PRZYBYŁ DO GDYNI

18. XI. ub. r. wpłynął do portu gdyńskiego zbudowany w Finlandii na zamówienie Czechosłowackiej Republiki Ludowej nowoczesny motorowiec „Lidice”.

Żałoga portu gdyńskiego zgotowała marynarzom statku serdeczne powitanie. Witając marynarzy m/s „Lidice” dyrektor portu gdyńskiego Zygmunt Rudowski wręczył kapitanowi statku Jakubowi Frey wianek kwiatów. Kapitan statku podejmował przedstawicieli załogi i dyrekcji portu gdyńskiego lampką wina.

Wkrótce nowy czechosłowacki statek m/s „Lidice” wypłynie w swój pierwszy dalekomorski rejs.

NOWA JEDNOSTKA RZECZNA

Stocznia Rzeczna w Krakowie wodowała na Wiśle nową jednostkę — statek „Dunajec”.

Nowy statek odbył już próbne rejsy po wodach Wisły. „Dunajec” wyposażony jest w pomieszczenia na mieszkania dla załogi, salę jadalną, świetlicę oraz obszerną kuchnię.

Jak pracują nasi transportowcy

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

MARIA SKWARSKA ZAWIADOWCA STACJI WARSZAWA-ŚRÓDMIEŚCIE — RADNĄ DO ST. RN.

Maria Skwarska, zawiadowca stacji PKP Warszawa-Śródmieście, została zgłoszona przez okręg wyborczy nr 5 w Warszawie jako kandydatka do St. Rady Narodowej.

Dyrekcja wyraża się o Marii Skwarskiej z najwyższym uznaniem. Zdobyła dobrą opinię na tak odpowiedzialnym stanowisku nie jest łatwo. Praca zawiadowcy jest skomplikowana, trudna, wymagająca niezwykle szybkiej orientacji, znajomości wielu dziedzin wiedzy fachowej i zdolności organizacyjnych.

Oczywiście dziś zawiadowca nie rozpoczynał swej kariery od tego stanowiska. Najpierw Maria Skwarska była zwykłą kancelistką kolejową. (W r. 1945 zgłosiła się jako jedna z pierwszych ochotniczek do Dyrekcji PKP). Potem z kolei awansowała na kontrolenkę wagonów, dyżurnego ruchu i wreszcie po ukończeniu specjalnego kursu — na zawiadowcę stacji.

Pracowniczką dworca Warszawa-Śródmieście z całym zaufaniem wysunęły Skwarską na radnego do Stołecznej Rady Narodowej, wierząc, iż dobrze będzie ona reprezentować interesy ludzi pracy.

KOLEJARZE ZWIĘKSZAJĄ OSZCZĘDNOŚĆ WĘGLA

Kolejarze Słupska realizując zobowiązania podjęte dla uczczenia 37 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej, zaoszczędzili 308 ton węgla. Drużyna parowozu PT 47-145 kierowana przez starszego maszynistę Tadeusza Muszala zaoszczędziła o 5 ton węgla więcej niż podjęła w zobowiązaniu, a ZMP-owska obsługa parowozu TR 203-338 kierowanego przez starszego maszynistę Antoniego Pietrzykowskiego, która zobowiązała się zaoszczędzić 15 ton węgla, zameldowała o zaoszczędzeniu 22 ton.

Podjmując warty produkcyjne, drużyny parowozowe w okresie od 28 października do 7 listopada ub. r. zaoszczęd-

dziły dodatkowo dalsze 100 ton węgla, a warsztaty napraw parowozów wykonały ponad plan przegląd techniczny dwóch parowozów serii TR-203.

KOLEJARZE RACJONALIZATORZY

Ponad 460 projektów i usprawnień racjonalizatorskich zgłosili w roku ubiegłym pracownicy Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie. Wśród nich na wyróżnienie zasługują pracownicy Oddziału Elektrotrakcji Warszawa-Wschodnia, którzy złożyli 30 wniosków. Wszystkie zastosowano w produkcji.

Z dziedziny bezpieczeństwa pracy wyróżnia się wniosek Stanisława Galeckiego ze stacji Odolany, który skonstruował zawór do pary sprężonej w parowozie, zabezpieczając w ten sposób obsługę przed wypadkami poparzenia.

ZA UŻYWANIE MUŁU I PRZEROSTÓW WĘGLOWYCH KOLEJARZE BĘDĄ NAGRADZANI

(O) Coraz więcej drużyn parowozowych na sieci PKP bierze udział we współzawodnictwie o oszczędną gospodarkę paliwem; np. kolejarze okręgu krakowskiego, zużywając do spalania gorsze gatunki węgla i mułu, zaoszczędzili w ciągu 3 kwartałów — 3 tys. ton paliwa wysokogatunkowego. Podobnymi osiągnięciami szczytą się kolejarze innych okręgów, zastępując węgiel miałem i przerostami i wożąc ciężkie pociągi.

Nowym bodźcem rozwoju współzawodnictwa o oszczędność węgla jest zarządzenie Ministra Kolei w sprawie wynagradzania pracowników zatrudnionych przy używaniu mułu węglowego i przerostów węglowych w zakładach pracy resortu kolei. Zarządzenie to przewiduje wypłacanie nagród w kwocie od 75 gr do 3 zł od tony mułu, zużytego dla celów energetycznych i produkcyjnych lub od tony zużytych przerostów węglowych — pracownikom zakładów resortu kolei w zależności od ilości zużywanego węgla w danym zakładzie lub na parowozie.

Prawo do powyższych nagród mają tylko ci pracownicy fizyczni i umysłowi, którzy mają bezpośredni wpływ na wielkość zużycia mułu i przerostów węglowych.

PRZEDAWIZACJA PRZESYLEK KOLEJOWYCH USPRAWNIŁA PRACĘ KOLEJARZY SZCZECIŃSKICH

(O) Na stacji Szczecin Port Centralny wprowadzono nowy system współpracy z klientami według pomysłu trzech doświadczonych kolejarzy, pracowników ruchu szczecińskiej dyrekcji: Langnera, Gocka i Kołodziejskiego. Kolejarze Portu Centralnego wprowadzili planowanie załadunku i wyładunku wagonów na podstawie tzw. przedawizacji. Zawiadamiają oni swoich klientów na kilkanaście godzin wcześniej o mającej nadejść przesyłce towarowej lub podstawieniu wagonów do naładunku.

Po miesięcznym doświadczeniu wyniki okazały się bardzo dobre, bowiem średni postój wagonu został skrócony przeciętnie o 7 godzin.

Wobec uzyskanych rezultatów stacja Szczecin Port Centralny wezwwała inne węzły kolejowe szczecińskiej DOKP do wprowadzenia tej metody. Na wezwanie to odpowiedziały kolejarze z Białogardu, Szczecinka i Szczecina-Dąbia.

USPRAWNIĆ PODSTAWIANIE WAGONÓW W PORTACH

W dniu 16. XI. ub. r. parę brygad robotników II zmiany wydziału I portu gdyńskiego bezskutecznie czekało kilka godzin na wagony kolejowe. Dopiero, gdy, nie mogąc się ich doczekać, zmianowi rozdzielili już pracę i skierowali brygady do zajęć zastępczych, kolejarze wagony podstawili. Teraz spieszyło się PKP, więc trzeba było ściągnąć robotników do wyładowania wagonów.

W dniu 17. XI. ub. r. na II zmianie powtórzyło się znowu to samo. Do godziny 11 bezskutecznie wyczekiwano pod magazynem nr 16 na 15 wagonów. Brakowało też 8 wagonów pod innym magazynem. Robotnicy portowi znowu czekali przez kilka godzin. W sumie stracono bezproduktywnie wiele czasu.

TRANSPORT DROGOWY

WYKONALI ZADANIA PLANU 6-LETNIEGO

Czterech pracowników Ekspozytury Osobowej Państwowej Komunikacji Samochodowej w Warszawie wykonało przed terminem zadania planu 6-letniego. Są to kierowcy: Tadeusz Koczko i Józef Kucharski oraz konduktorzy: Franciszek Sobkiewicz i Józef Zaborowski.

Duże osiągnięcia ma kierowca Koczko, który już dwukrotnie przekroczył zobowiązanie długofalowe. Pierwsze zobowiązanie przejechania 150 tysięcy kilometrów bez kapitalnego remontu silnika podwyższył do 185 tys. km. Obecnie zobowiązanie to przekroczył również, przejeżdżając do tej pory 187 tys. km. Za swoją wzorową pracę odznaczony został orderem Sztandaru Pracy II klasy.

Dzięki rozwijającemu się współzawodnictwu pracownicy Ekspozytury Osobowej PKS zaoszczędzili 168.600 litrów paliwa, co w przeliczeniu na złote daje 2538 zł oszczędności.

204 TYS. KM NA „WARSZAWIE” BEZ GENERALNEGO REMONTU

Zenon Dobosz, kierowca samochodowy huty im. B. Bieruta w Częstochowie, przejechał na samochodzie osobowym „Warszawa” 204 tys. km bez generalnego remontu. Norma dla samochodu tej marki wynosi 102 tys. km. Ostatnio zobowiązał się on przejechać dalszych 20 tys. km bez remontu.

KIEROWCY PKS OSZCZĘDZAJĄ

(M. M.) Wzorowi kierowcy ekspozytury terenowej PKS w Gnieźnie oszczędzają poważne ilości paliwa.

Kierowca Franciszek Trojanowicz zaoszczędził 1692 litry paliwa, co w przeliczeniu na złote daje 2538 zł oszczędności. Przeciętna oszczędność na 100 km przebiegu wynosi około 4,19 litra.

Kierowca Henryk Wylęgała zaoszczędził 4252 litry paliwa co w przeliczeniu na złote daje 6378 zł. Przeciętna na 100 km przebiegu wynosi 7,5 litra.

Kierowca Jan Smolny zaoszczędził 7124 litry paliwa na sumę zł 1700.

PORTY I ŻEGLUGA

WYKONALI PLANY ROCZNE PRZED TERMINEM

Zalogi naszych portów morskich wykonały roczny plan przeładunkowy 1954 r. na przeszło dwa miesiące przed terminem. Sukces ten osiągnięto dzięki szeroko rozwiniętemu współzawodnictwu i stosowaniu przodujących metod pracy.

* * *

Zaloga portu szczecińskiego wykonała roczny plan przeładunkowy 1954 r. według wartości dwa i pół miesiąca przed terminem. Sukces ten jest wynikiem ofiarnej pracy wszystkich trymerów, dźwigowców, warsztatowców i robotników portowych, wśród których wyróżnili się Józef Tyszkiewicz, Stanisław Lach, Marian Złotkowski, Kazimierz Zadrożny i Michał Goc.

* * *

W dniu 21. XI. r. ub. pracownicy PP „Ballona” na 42 dni przed terminem zameldowali o wykonaniu rocznego planu dewizowego 1954 r. Sukces ten osiągnięty został dzięki wspólnemu wysiłkowi załóg delegatów portowych Gdyni, Nowego Portu, Szczecina, Odry-Portu i pracowników Centrali.

* * *

Dzięki przedterminowemu ukończeniu nowego kadłuba rudowęglowca i oddaniu do eksploatacji kolejnego parowca, załoga Stoczni Szczecińskiej wykonała roczny plan produkcji 1954 r. na 37 dni przed terminem. Na sukces ten wpłynął systematyczny wzrost wydajności pracy.

Szczególny postęp ujawnił się przy budowie ostatniego parowca, który wykonany został w czasie o 120 tys. roboczogodzin krótszym od poprzedniego, a koszt własny obniżono o ok. 4 miliony zł.

ZEBRANIA PORTOWCÓW

Z okazji wyborów do rad narodowych portowcy podjęli szereg zobowiązań, które przyczynia się do usprawnienia i przyspieszenia prac w naszych portach.

Brygady wydziału I portu gdańskiego postanowiły przez stosowanie ruchu pracy ciągle skrócić czas robót przeładunkowych na m/s „Warszawa”. Inicjatywa brygad nr 1, 8 i 13 podchwyciona została przez pozostałe brygady wydziału I i w rezultacie przyspieszyła załadunek m/s „Warszawa” o 72 godziny.

Przykład załogi przodującego w porcie wydziału I nie pozostał bez echa. Ogółem zgłoszono 67 zobowiązań, z czego 59 zespołowych oraz 8 indywidualnych, obejmujących łącznie 518 pracowników.

Zaloga elewatora zbożowego postanowiła do końca grudnia r. ub. nie dopuścić do przestoju ani jednego wagonu czy statku.

Trymerzy z Wisłoujścia zobowiązali się zabezpieczyć odprawę statków „Sterling” i „Wiking”, sztawerzy wydziału II — odprawę s/s „Marchlewski” i s/s „Pentiere” o 12 godzin, zaś trymerzy zboża odprawę s/s „Olsztyn” o 16 godzin w stosunku do obowiązujących norm przeładunkowych.

KANDYDAT MARYNARZY

Marynarze i portowcy wysunęli jako swego kandydata do MRN w Gdyni Leopolda Celujkę, jednego z najmłodszych członków załogi statku „Praca”, więzionego na Tajwanie przez piratów Czang Kai-szeka.

Celujka był wśród tych, którzy oparli się czangkajskowskim prowokacjom i terrorowi żandarmów spod znaku „MP”. Był on wśród tych, którzy protestacyjnymi strajkami głodowymi przeciwko bezprawnemu więzieniu ich przez taiwańskich piratów, swą nieugiętą postawą utorowali sobie powrotną drogę do Ojczyzny.

Sprestawanie

W tytule artykułu J. Mondalskiego, zamieszczonego w nr 10 miesięcznika „Transport” z 1954 r. zakradł się błąd. Tytuł ten winien brzmieć: „W sprawie umowy planowej między maklerem i spedytorem”.

Zagadnienia własnych gospodarstw kolejowych nie są szeroko omawiane w naszej fachowej literaturze zarówno ekonomicznej, jak i technicznej. Są to jednak problemy istotne, jeżeli zważymy, że od pracy bocznic kolejowych, czy własnych kolejek zależy w dużym stopniu sprawna praca zakładu przemysłowego, huty czy kopalni. Również od pracy bocznic, od sprawnego wykonywania ładunku i wyładunku zależy sprawność pracy transportu kolejowego.

Praca mgr inż. Wincentego Grobickiego pt. „Bocznic Kolejowe Normalnotorowe“ w dużym stopniu wypełnia istniejącą w tym względzie lukę w literaturze fachowej. Należy przypuszczać, że Wydawnictwa Komunikacyjne spowodują ukazanie się następnych prac, w szczególności zaś z zakresu eksploatacji i organizacji ruchu na bocznicach kolejowych.

Autor omawia w swojej pracy przede wszystkim zagadnienia techniczne, podbudowując je jednak w szeregu przypadków ekonomicznie. Praca składa się z dwu części, każda część posiada pięć rozdziałów.

Część I omawia ogólne wskazówki do projektowania i eksploatacji bocznic. Część II zawiera szczegółowe wskazówki do projektowania i eksploatacji bocznic kolejowych.

Praca jest z jednej strony szerokim rozwinięciem obowiązujących przepisów D. 24 o budowie i eksploatacji kolei użytku niepublicznego, z drugiej zaś zawiera szereg danych i wskazówek niezwykle pożytecznych dla pracowników własnych gospodarstw kolejowych.

Poniżej omówimy pokrótce treść poszczególnych części pracy.

Część I. omawia charakterystykę i rodzaje bocznic kolejowych oraz znaczenie gospodarcze tych bocznic. Autor podaje istniejące typy bocznic, dzieląc je z punktu widzenia przeznaczenia i roli jaką odgrywają w gospodarce narodowej oraz ze względu na wysokość obrotu.

Omawiając zagadnienie celowości i gospodarczego znaczenia bocznic, oprócz ogólnych rozważań dodatkich stron istnienia bocznic, autor nie podaje, niestety, bardziej konkretnych wytycznych w jakich warunkach opłacalna jest budowa bocznic i jaki wpływ one wywierają na pracę zakładu obsługującego oraz na sprawne działanie transportu kolejowego.

W dalszym ciągu cz. I omówione są w rozdziale następnym zasady projektowania bocznic małej i średniej wielkości, elementy torów i urządzeń na bocznicach, a następnie usytuowanie bocznic na stacjach oraz ogólne wytyczne techniczno-ruchowe. Następny, trzeci rozdział dotyczy zasad projektowania dużych bocznic przemysłowych. W rozdziale tym omówiona jest organizacja przewozów kolejowych, podane są schematy układów torów, a mianowicie: 1) układ czołowy, 2) układ obwodowy, 3) układ mieszany czołowo-obwodowy oraz 4) układ obwodowy rozwinięty. Schematy uwzględniają specyfikę niektórych gałęzi przemysłu, jak górnictwa i hutnictwa, przemysłu maszynowego, a także rejonów portów.

Następny, czwarty rozdział porusza zagadnienia eksploatacji bocznic w świetle zasad jednolitego procesu technologicznego pracy bocznic i kolei. Autor wyczerpująco pisze o treści, którą powinien zawierać jednolity proces.

W dalszym ciągu tego rozdziału omówione są czynniki wpływające na racjonalną organizację procesu przewozowego. Omawiając zagadnienie szybkości handlowej i technicznej, autor wyciąga wnioski z matematycznego wzoru prof. Obraczewa i podkreśla dodatnią stronę zwiększania długości przewozu ładunków na kształtowanie się szybkości (str. 50). Niesłusznie nie uwzględnia natomiast ogromnego znaczenia skrócenia odległości przewozu, co w sumie daje znaczne skrócenie terminów dostawy ładunków i zmniejsza zapotrzebowanie na tabor kolejowy.

W rozdziale V omówiono zagadnienia ekonomiki transportu na bocznicach. Autor, opierając się, jak pisze, na źródłach radzieckich, stwierdza, że w ZSRR transport ładunków masowych samochodami jest ekonomicznie uzasadniony na odległość 2 — 2,5 km, a przy wykorzystaniu w obie strony 4 — 5 km. Odległość ta wzrasta, jeżeli naliczamy lub odbiorca nie posiadają bocznic kolejowych. Omawiając sprawę rentowności bocznic oraz ekonomiczne podstawy budowy i eksploatacji bocznic, autor formułuje

szereg uwag i wskazówek, nie wyczerpując jednak tego podstawowego dla rozwoju bocznic problemu.

Część II pracy poświęcona jest omówieniu zagadnień projektowania bocznic z punktu widzenia techniczno-ruchowego i techniczno-budowlanego. Podane są tu uwagi i wskazówki dla poszczególnych rozwiązań technicznych w oparciu o pracę przewozową, ilustrowane wykresami i schematami rozwiązań.

Poruszając zagadnienie eksploatacji bocznic, wyodrębnia autor pracę na bocznicach mających i nie posiadających własnych środków trakcyjnych. Praca na bocznicach z własną trakcją może być dokonywana różnymi urządzeniami. Działanie tych urządzeń, organizację pracy i techniczną charakterystykę urządzeń trakcyjnych omawia autor w następnym dziale. W dalszym ciągu omawia autor sprawy związane z wyborem szerokości toru na bocznicę, warunki techniczne projektowania torów w profilu i planie, zagadnienie budowy przesuwnic i obrotnic oraz zagadnienie układu i rozgałęzienia torów w różnych warunkach terenowych. Sprawie odwodnienia torów i urządzeń kolejowych na terenach bocznic i skrajni taboru i budowli poświęcona jest ostatnia część rozdziału drugiego (część II).

Rozdział trzeci zawiera podstawowe problemy, związane z opracowaniem projektu w uwzględnieniu warunków zabudowy terenu zakładu. Ostatnim zagadnieniem poruszonym w tym rozdziale jest zagadnienie zależności rozplanowania i układu torów bocznicowych od warunków terenowych i lokalizacji poszczególnych części zakładu oraz zagadnienie obsługi transportowej dzielnic przemysłowych w miastach.

W rozdziale czwartym, zatytułowanym „Przykłady projektowania bocznic i ich analiza techniczno-ruchowa“ autor porusza problemy związane z usytuowaniem punktów zdawczo-odbiorczych na stacjach i ich przebudową, miejscami odgałęzienia bocznic na stacji, zasadami obliczania grup i ilości torów bocznic i stacji. W dalszym ciągu tego rozdziału wymienione są przykłady rozwiązań projektowych bocznic, przy uwzględnieniu różnych warunków pracy.

Wreszcie ostatni, piąty rozdział Części II poświęcony jest omówieniu dokumentacji technicznej i form projektu.

Do książki załączone są wykazy zawierające: tablice A i B szerokości skrajni taboru w lukach, typy i zasadnicze wymiary rozjazdów zwyczajnych i krzyżowych stosowanych na bocznicach oraz typy i wymiary elementów rozjazdów skupionych stosowanych na bocznicach.

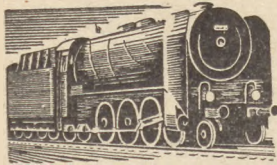
* * *

Zagadnienie właściwego zaprojektowania bocznic, wyboru odpowiedniego rozwiązania technicznego i układu bocznic ma ogromne znaczenie dla sprawnej obsługi zakładu przemysłowego oraz dla sprawnego działania transportu kolejowego. Podstawowe znaczenie posiada również właściwa eksploatacja bocznic, racjonalna organizacja pracy, zabezpieczająca niezawodną obsługę transportową zakładu i skracająca do minimum obrót wagonu. Należy zwrócić uwagę, że zagadnienia te jeszcze nie są u nas należycie postawione. Stan techniczny i organizacyjny bocznic kolejowych nie jest zadowalający. Istnieje w terenie duża niezajomość obowiązujących w tym zakresie przepisów i wytycznych, dotyczących przede wszystkim eksploatacji, konserwacji i organizacji pracy bocznic. Dlatego książka inż. Grobickiego jest szczególnie cenna i pożyteczna dla pracowników własnych gospodarstw transportowych i służb transportowych, w których zasięgu działania znajdują się bocznic kolejowe, czy własne linie kolejowe. Książka napisana jasnym językiem, zawierająca dużą ilość schematów, wykresów i szkiców jest czytelna i może być cenną pomocą w rozwiązywaniu praktycznych problemów pracy bocznic. Pewne braki natury ekonomicznej, o których była wyżej mowa, nie umniejszają pozytywnego znaczenia tego dobrego, technicznego podręcznika.

Reasumując, można stwierdzić, że praca inż. Grobickiego stanowi pożyteczną pozycję wydawniczą „Wydawnictw Komunikacyjnych“.

Książka została wydana w 3.000 egzemplarzy, objętość jej wynosi 238 str., cena 24,90 zł.

Recenzję opracował Zb. Wojterkowski



Listopadowy numer „Przeglądu Kolejowego“ przynosi interesujący artykuł inż. J. Chmielewskiego i Cz. Pielasa pt. „Rozwój nauki o organizacji ruchu kolejowego w ZSRR i na PKP“. Autorzy omawiają znaczenie nauki radzieckiej w zakre-

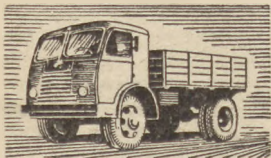
sie organizacji ruchu kolejowego oraz wpływ tej nauki na postęp w tej dziedzinie na polskich kolejach. Poruszone jest w artykule niezwykle ważne zagadnienie współpracy praktyków z naukowcami. Autorzy podkreślają konieczność stosowania naukowych metod pracy przez pracowników eksploatacji, przede wszystkim inżynierów węzłowych.

Ten sam numer „Przeglądu Kolejowego“ publikuje streszczenie IV rozdziału pracy radzieckiego ekonomisty D. J. Czernomordika pt. „Kolejowe taryfy towarowe ZSRR“ pióra mgr Podwysockiego. Streszczenie omawia niezwykle interesującą ewolucję taryf towarowych na tle poszczególnych etapów odbudowy i rozbudowy gospodarki narodowej ZSRR.

Zagadnienie rozrachunku gospodarczego na kolei omawia tłumaczenie z pisma „Finanse i Kredit SSSR“ — Gosfinizdat, nr 4/1954 autorów Adamowa i Kryłowa pt. „Rozrachunek gospodarczy i kontrola za pomocą rubla“.

„Przegląd Kolejowy Drogowy“ nr 11 oprócz w ramach działu szeregu artykułów, omawiających pracę służby drogowej w okresie zimy, przynosi ciekawy artykuł dla pracowników własnych gospodarstw kolejowych, a mianowicie artykuł inż. Zielińskiego pt. „Metoda Udałowa wielką pomocą w wykonywaniu zimowych robót nawierzchniowych“. Autor, opierając się o dotychczasowe doświadczenia z zakresu stosowania metody Udałowa, podaje szereg wskazówek, mających na celu zapobieganie powstającym uszkodzeniom w torze na okresie zimy.

Ciekawe jest tłumaczenie z niemieckiego inż. Zimmermanna z miesięcznika „Deutsche Eisenbahn Technik“ (Nr 1, 2 i 4) pt. „Stosowanie długich szyn i budowa toru bezстыkowego“, w którym autor szeroko omawia zagadnienia naprężenia wewnętrznych i rozszerzalności liniowej w długich szynach oraz wysuwa wnioski, dotyczące możliwości budowania toru bezстыkowego.



W listopadowym numerze „Motoryzacji“ został opublikowany pierwszy z cyklu artykułów o transporcie przy budowie Pałacu Kultury i Nauki im. J. Stalina w Warszawie. Autor tych artykułów mgr inż. B. Jakubowski, jako przedstawiciel Instytutu Transportu Samochodowego, brał udział w pracach Stacji Naukowo - Badawczej Polskiej Akademii Nauk przy budowie PKiN, gdzie studiował przodujące radzieckie metody pracy w transporcie samochodowym. Artykuł umieszczony w numerze listopadowym „Motoryzacji“ na temat transportu samochodowego przy budowie PKiN zawiera wstęp przedstawiający olbrzymie zadania transportu samochodowego przy tego typu budowie oraz ogólny opis organizacji transportu na budowie PKiN. Artykuł jest napisany ciekawie i umieszczenie go, jak i zapowiedzianych dalszych, niewątpliwie przyczyni się do lepszej organizacji i lepszego wykorzystania naszego taboru samochodowego.

Kontynuując cykl artykułów na temat zagadnień szkoleniowych, „Motoryzacja“ w omawianym numerze zamieściła trzeci z kolei artykuł, podpisany inicjałami T. G., pt. „Akcja szkolenia wewnątrzzakładowego w re-sorcie transportu“, w artykule tym omówiony jest tryb planowania szkolenia wewnątrzzakładowego oraz prze-

analizowana akcja szkoleniowa w niektórych jednostkach podległych MTDiL.

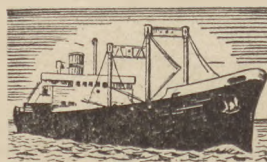
J. Grodecki w artykule „Jeszcze w sprawie organizacji napraw pojazdów samochodowych“ omawia dyskusję jaka na ten temat toczyła się na łamach „Motoryzacji“ w związku z jego artykułami umieszczonymi pod koniec 1953 roku i na początku roku 1954.

Władysław Wieniawski w artykule dyskusyjnym porusza w tymże numerze bardzo istotne **zagadnienie dróg samochodowych w miastach**.

Poza wymienionymi artykułami numer listopadowy „Motoryzacji“ zawiera artykuł W. Wasiuka „Profilaktyka przeciwpożarowa w garażach“ oraz artykuły techniczne Gabrieli Demich „Paliwa i oleje w okresie zimowym“ i J. Solika „Usuwanie zanieczyszczeń i odwadnianie paliw do silników wysokoprężnych“.

W nr 20 (90) z dnia 16—31 października 1954 r. dwutygodnika „Gospodarka Materialowa“, jako wstępny, został zamieszczony artykuł mgr P. Lipki pt. „Więcej troski o oszczędność paliw płynnych“. W artykule tym poruszony został szereg niedociągnięć ze strony komórek transportowych oraz zawarte zostały wskazówki jak walczyć z tymi niedociągnięciami. Warto, aby czytelnicy „Transportu“ zapoznali się z tym artykułem.

Cenną inicjatywę podjął zespół pracowników PKS, opracowując treść jednorazowego wydawnictwa poświęconego aktualnej problematyce przedsiębiorstwa. „Wiadomości PKS“ są próbą wydawania własnego pisma zakładowego, opartego w znacznej mierze na materiale dostarczonym przez korespondentów z terenu na tematy związane w szczególności ze współzawodnictwem, racjonalizacją i postępem technicznym, walką o obniżkę kosztów własnych i bhp. „Czy wykorzystaliśmy wszystkie rezerwy“, „5-letni plan rozwoju PKS“, „Współzawodnictwo dźwignią walki o obniżkę kosztów własnych“ — oto niektóre tytuły opracowań wydawnictwa „Wiadomości PKS“.



W miesięczniku „Technika i Gospodarka Morska“ w numerze listopadowym należy podkreślić następujące ciekawe opracowania.

W artykule redakcyjnym omówione zostały narady partyjno-ekonomiczne, które odbyły się w przedsiębior-

stwach reprezentujących gospodarkę morską Wybrzeża. Omówione zostały bliżej konferencje partyjno-ekonomiczne w Stoczni Gdańskiej, w przedsiębiorstwach portowych i żeglugowych. Artykuł podkreśla poważny dorobek tych konferencji przede wszystkim przez nakreślenie programu środków, konkretnych wskazań i szczegółów opracowanych zadań w walce o tańszą produkcję.

W artykule mgr inż. M. Bogdanowicza omówione są węzłowe zagadnienia postępu technicznego w rybolówstwie, żegludzie i portach morskich.

Kpt. ż. w. W. Poinc w niezwykle interesującym artykule opisuje przebieg prac portowych i sam przebieg wydobywania zatopionego w r. 1944 niedaleko Jastarni statku m/s Seeburg. Wydobycie tego statku było jednym z wielu poważnych sukcesów przeds. „Polskie Ratownictwo Okrętowe“.

A. Zawadzki w artykule pt. „Uwagi o eksploatacji drobnicowców motorowych 660 TDW“ podaje ocenę tych drobnicowców, budowanych przez polski przemysł okrętowy dla PMH, z punktu widzenia ich eksploatacyjnych wartości. Ocena ta podkreśla szereg korzystnych stron tego typu statków.

Jacek Siedlecki w artykule „Zastrzeżenia statku przy załadunku“ — cz. II (cz. I artykułu ukazała się w nr 5 54 TiGM) omawia na podstawie orzecznictwa morskiego sądów zagranicznych, klauzule dotyczące opakowania i ładunku pokładowego.