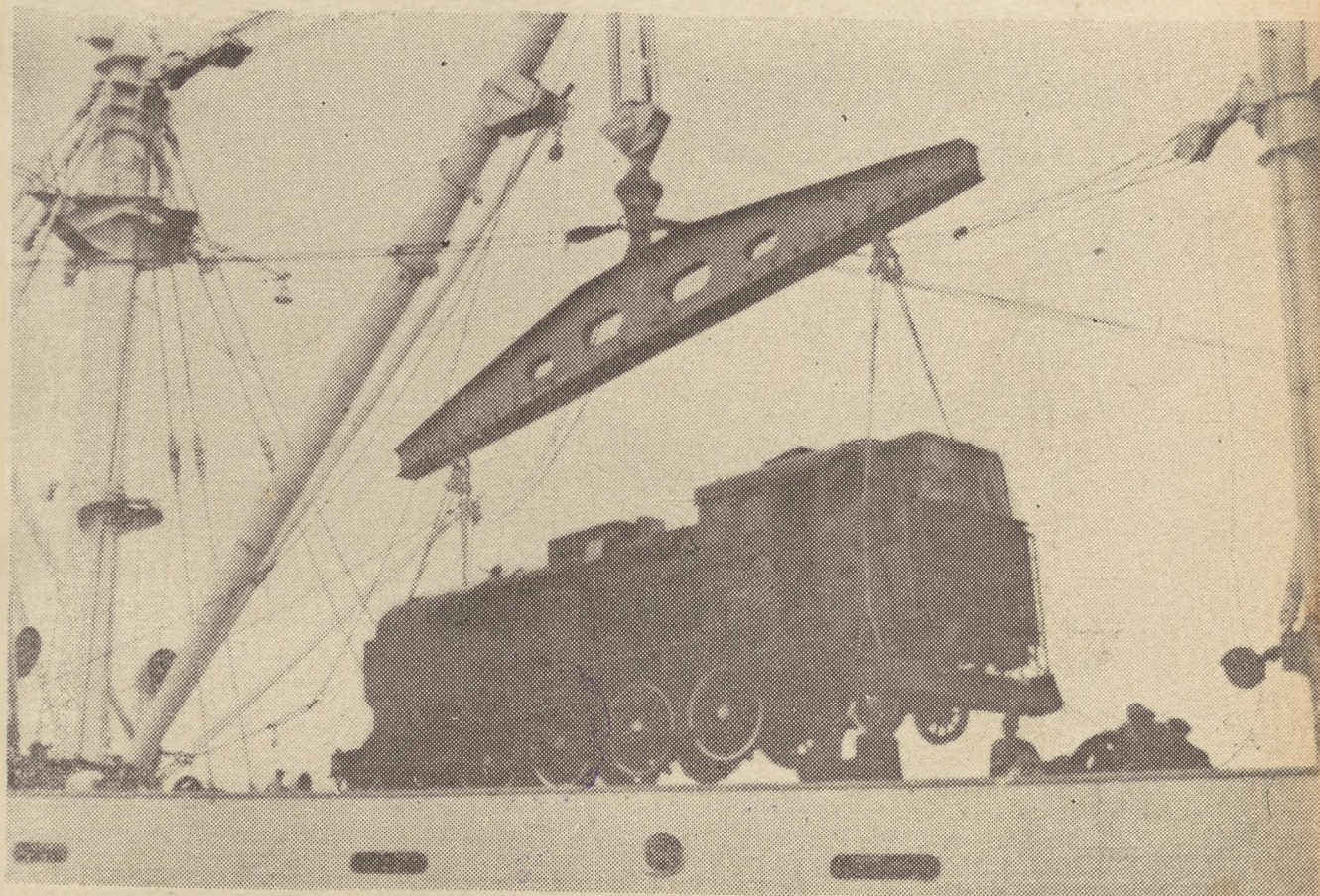


TRANSPORT

**MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY
EKONOMICIE TRANSPORTU**



ROK VII WARSZAWA LUTY 1955

Nr 2



S P I S T R E S Ć I

	Str.
— Należycie opracować plan 5-letni rozwoju transportu	33
I. TARSKI — Transport w nowym podręczniku ekonomii politycznej	36
— Nowe kolejowe prawo przewozowe w ZSRR	40
M. TEMPCZYK — Zużycie węgla na wąskotorowych parowozach budowlanych	41
T. KERN-JĘDRYCHOWSKI — O prawidłową metodę obliczania gotowości technicznej (art. dyskusyjny)	45
WŁ. GÓRSKI — O uporządkowanie prawa przewozowego transportu drogowego	47
J. OLSZEWSKI — Współpraca między spedytorem a maklerem (art. dyskusyjny)	49
— Narada z czytelnikami „Transportu“	51

TRANSPORTOWCY PISZA

J. ENDER — W sprawie „Niektórych problemów transportu resortowego“	54
I. BYLINA — Metoda Kowalowa na stacjach obsługi	55
J. BUJNIEWICZ — Zagadnienie analizy kosztów transportu	56
T. JAKOBI — Walczmy o zmniejszenie pracochłonności w pracy przeładunkowej portów morskich	57
K. KOBYLIŃSKI — Zapomniana ulica	58

DZIAŁ INFORMACYJNY

— Norma dotycząca podsypki pod tory kolejowe	58
— Praktyka kandydatów na kierowców zawodowych	58
— Nowe placówki spedycyjne i wykorzystanie próżnych przebiegów	58
— Przedłużenie terminu wymiany pozwoleń kierowców	59
— Przepisy porządkowe w komunikacji komunalnej	59
— Przekształcenie Morskiego Instytutu Technicznego w Instytut Morski	59
— Prezydium wojewódzkich rad narodowych — organami administracji wodnej	59
— Umundurowanie uczniów szkół podległych Ministrowi Żeglugi	59
— Odmowa uiszczania opłat celnych	59
— Przejęcie przez Związki Zawodowe Państwowej Inspekcji Pracy	60
— TARYFY I ZARZĄDZENIA	61

KRONIKA

— Działalność Sekcji Ekonomiki Transportu PTE w r. 1954	61
— JAK PRACUJĄ NASI TRANSPORTOWCY	64

CO CZYTAĆ

T. KRAJEWSKI — Recenzja książki p. t. „Planowanie i analiza kosztów własnych w transporcie samochodowym“	
--	--

(III str. okł.)

Z PRASY FACHOWEJ

— Informacje bieżące	
--------------------------------	--

(IV str. okł.)

Zdjęcie na stronie tytułowej przedstawia załadunek na okręt lokomotyw eksportowych. Zdjęcia na str. 33 przedstawiają przodowników pracy w transporcie. Z lewej strony ob. Józef Nadzieja, kierowca towarowy wykonuje plan w 146 proc. i oszczędza paliwa przeciętnie 220 litrów miesięcznie; z prawej strony ob. Władysław Kowalewski, przodownik pracy odznaczony odznaką Wzorowego Kierowcy II Stopnia. Podjął zobowiązanie, przejechania na autobusie „Fiat“ 130.000 km do naprawy głównej, dotychczas przejechał 124.112 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. 29. 4.I.55 r. B-6-2113



TRANSPORT

MIESIĘCZNIK



Rok VII

Warszawa, luty 1955 r.

Nr 2

Należyście opracować plan 5-letni rozwoju transportu

Podjęta w dniu 17 lipca 1954 roku Uchwała Prezydium Rządu o rozpoczęciu prac nad 5-letnim Planem Rozwoju Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w latach 1956—1960 zapoczątkowała w przekroju całej gospodarki narodowej prace planistyczne o niezmiernie doniosłym znaczeniu dla naszego państwa.

Stosownie do postanowień Uchwały Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego przekazała ministerstwu i prezydiom wojewódzkich rad narodowych wstępne założenia do Planu 5-letniego. Uchwała zobowiązała ministerstwa do opracowania w oparciu o założenia Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego wstępnych projektów Planu 5-letniego. Do prac nad wstępnymi projektami powinny być włączone, stosownie do postanowień Uchwały, ważniejsze przedsiębiorstwa podległe resortom oraz placówki naukowo-badawcze.

Dla opracowania szeregu zagadnień z zakresu rekonstrukcji przedsiębiorstw oraz ustalenia właściwego profilu produkcyjnego dla pełnego wykorzystania, znajdujących się na zakładach maszyn i urządzeń, Uchwała zaleca powołanie komisji z udziałem przedstawicieli Partii i Związków Zawodowych. Na równi z ministerstwami do prac nad sporządzeniem wstępnego projektu Planu 5-letniego powinny przystąpić prezydya wojewódzkich rad narodowych. Projekty wstępne rozwoju poszczególnych powiatów i miast powinny obejmować rozwój gospodarki lokalnej planowanej terenowo oraz postulaty, dotyczące rozwoju gałęzi względnie przedsiębiorstw planowanych centralnie.

Szczególną uwagę Uchwała nakazuje zwrócić na należyte opracowanie w planach terenowych zagadnienia wykorzystania miejscowych zasobów surowcowych oraz kompleksowego rozwoju danego terenu. Uchwała Prezydium Rządu ustala dzień 1 kwietnia 1955 roku jako ostateczny termin złożenia przez ministerstwa oraz prezydya wojewódzkich rad narodowych, opracowanych projektów wstępnych do Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego.

* * *

Ostatni rok Planu 6-letniego będzie okresem wyężonej pracy nad sporządzeniem 5-letniego Planu Rozwoju Gospodarki Narodowej. Podstawowym warunkiem dla należytego opracowania zadań na najbliższe 5 lat jest należyte poznanie bazy wyjściowej, dokonanie prawidłowej oceny osiągnięć naszego rozwoju gospodarczego, ujawnienie i zrozumienie przyczyn powstania dysproporcji zarówno w rozwoju poszczególnych gałęzi gospodarki narodowej jak i w rozwoju ich części składowych.

Rok 1955 zamyka niezwykle doniosły etap w rozwoju naszego państwa. W okresie istnienia władzy ludowej przeszło 4-krotnie wzrosła produkcja przemysłowa w stosunku do produkcji przedwojennej, a przeszło 5-krotnie w przeliczeniu na głowę ludności. W okresie Planu 6-letniego zbudowano, względnie poważnie zostały zaawansowane prace przy budowie wielu nowych obiektów. Coraz to większa ich ilość wchodzi z roku na rok do eksploatacji, pomnażając poten-

cjał przemysłowy naszej gospodarki. Polska stała się krajem o wysoko rozwiniętym przemyśle. Nastąpił również rozwój produkcji rolniczej, która przekroczyła o 38 proc. wielkość produkcji przedwojennej w przeliczeniu na głowę ludności i wzrosła jednocześnie w cyfrach absolutnych pomimo mniejszego o 20 proc. obszaru użytków rolnych.

Razem z całą naszą gospodarką rozwijał się nasz transport. Odegrał on ogromną rolę w pomyślnej realizacji zadania uprzemysłowienia naszego kraju. Transport kolejowy, samochodowy, wodny śródlądowy i morski zabezpieczały systematycznie wszystkie potrzeby naszej gospodarki w zakresie surowców, półfabrykatów i gotowych wyrobów oraz potrzeby ludności miast i wsi w zakresie artykułów powszechnego spożycia.

Przewozy ładunków kolejami normalnotorowymi wzrosły w roku 1954 o 61 proc., w porównaniu do roku 1949 oraz o 190 proc. w porównaniu do okresu przedwojennego. W roku 1954 koleje normalnotorowe przewiozły 211,5 mln ton i wykonały 48,5 mld tonokm w porównaniu do 73 mln. ton i 22 mld tonokm osiągniętych przed wojną.

Przed wojną nie było prawie w naszym kraju transportu samochodowego i dlatego nie odgrywał on w gospodarce narodowej, istotnej roli. W piątym roku Planu 6-letniego przewozy ładunków w transporcie samochodowym zbliżyły się do wielkości przewozów w transporcie kolejowym, w zakresie ilości przewiezionych ton. Transport samochodowy stał się tym samym drugą z kolei co do znaczenia gałęzią transportu, decydującą o sprawnym wykonaniu zadań gospodarczych. Przewozy żegluga śródlądową i polską flotą handlową wzrosły w porównaniu do okresu przedwojennego przeszło 3-krotnie. W większym jeszcze stopniu, niż przewozy ładunków wzrosły przewozy pasażerów. W r. 1954 przewieźliśmy kolejami normalnotorowymi przeszło 4-krotnie więcej pasażerów, niż przed wojną.

W wyniku stałej walki o przebudowę społeczno-ekonomiczną kraju oraz o likwidację i wypieranie elementów kapitalistycznych nastąpiło u nas szybkie rozszerzenie układu socjalistycznego w przemyśle, budownictwie, w rolnictwie, transporcie i innych działach gospodarki narodowej. Już w roku 1953 przedsiębiorstwa państwowe i spółdzielcze wytwarzały około 76 proc. całego dochodu narodowego. Udział ten uległ znacznemu wzrostowi w ostatnich latach Planu 6-letniego. W produkcji przemysłu, budownictwa i transportu udział sektora socjalistycznego wyniósł już prawie 100 proc.

W oparciu o doniosłe przeobrażenia społeczno-ekonomiczne i rozwój socjalistycznych stosunków produkcji, rozszerzyło znacznie swój zakres działania w naszych warunkach podstawowe prawo ekonomiczne socjalizmu. Rozszerzył się również zasięg działania prawa planowego i proporcjonalnego rozwoju gospodarki narodowej, stwarzającego wymogi planowego kierowania gospodarką narodową i realizowania takich proporcji w jej rozwoju, jakie są niezbędne dla zbudowania ustroju socjalistycznego i osiągnięcia za-

sadniczego celu produkcji socjalistycznej. Znalazły na bazie nowych stosunków produkcyjnych miejsce działania i inne prawa, jak prawo wynagrodzenia według pracy i prawo wzrostu jej wydajności. Uległ zmianie charakter produkcji towarowej i zmienił się charakter działania prawa wartości. Zarówno produkcja towarowa, prawo wartości, handel i system pieniężny stały się w szerokiej mierze narzędziem wykorzystywanym przez nasze państwo dla rozwoju socjalistycznych form gospodarki i dla walki z elementami kapitalistycznymi.

Doniosłe przeobrażenia, jakie nastąpiły w naszym kraju, stanowią punkt wyjścia do dalszego, jeszcze potężniejszego rozwoju naszej gospodarki narodowej. Główny cel naszego rozwoju wskazuje podstawowe prawo ekonomiczne socjalizmu; określa ono jednocześnie środek dla osiągnięcia tego celu. Cel naszego rozwoju gospodarczego polega na zapewnieniu maksymalnego zaspokojenia stale rosnących materialnych i kulturalnych potrzeb całego społeczeństwa. Cel ten wynika z socjalistycznej własności narzędzi i środków produkcji.

W naszych warunkach nie ma sprzeczności między produkcją a spożyciem. Wszystkie chwilowe niezgodności między poziomem produkcji i potrzebami społeczeństwa można usunąć w drodze wzrostu produkcji i wzrostu realnych płac zatrudnionych. Rosnące potrzeby mas pracujących stanowią potężny bodziec nieprzerwanego rozwoju całej produkcji. Podstawowe prawo ekonomiczne socjalizmu określa również konieczność zapewnienia w okresie planu 5-letniego przeważającego wzrostu produkcji i środków wytwórczości nad produkcją środków spożycia.

Doświadczenia budownictwa socjalizmu w ZSRR, jak i w naszym kraju dowodzą, że bez przeważającego wzrostu produkcji środków produkcji byłby niemożliwy nieprzerwany wzrost wszystkich gałęzi gospodarki narodowej, jak również byłby niemożliwy nieprzerwany wzrost produkcji artykułów konsumpcyjnych.

Podstawowe prawo ekonomiczne socjalizmu wskazuje jednocześnie na środki, które należy zapewnić w 5-letnim Planie Rozwoju Gospodarczego dla osiągnięcia zasadniczego celu produkcji socjalistycznej.

Podstawowy środek — to doskonalenie produkcji na bazie najwyższej techniki. Najważniejszym warunkiem wzrostu i doskonalenia socjalistycznej produkcji jest stały wzrost wydajności pracy. Wynika on przede wszystkim z szerokiego stosowania nowoczesnej techniki, mechanizacji, elektryfikacji i automatyzacji procesów produkcyjnych.

Szybki postęp techniczny i na szeroką skalę zakrojony program rekonstrukcji zacofanych przedsiębiorstw powinny stanowić jedną z głównych cech charakterystycznych opracowywanych projektów planów 5-letnich.

Projekty planów 5-letnich powinny w jak najszerszym zakresie uwzględniać wymogi innych praw ekonomicznych, działających w ustroju socjalistycznym. Dotyczy to w szczególności wymogów prawa planowego i proporcjonalnego rozwoju gospodarki narodowej, sprowadzających się do tego, aby poszczególne gałęzie produkcji były powiązane w jedną całość, aby w ich rozwoju były zachowane określone proporcje oraz aby środki materialne były wykorzystywane jak najbardziej racjonalnie.

Prawo planowego i proporcjonalnego rozwoju gospodarki narodowej jest regulatorem produkcji. Działają one w kierunku jak najszerszego przejawiania się działania podstawowego prawa ekonomicznego socjalizmu.

Proporcje, ustalone w wyniku uwzględnienia wymogów prawa planowego rozwoju, powinny, obok przeważającego wzrostu produkcji środków produkcji, zapewnić taki rozwój gałęzi produkujących środki spożycia, jaki jest potrzebny dla maksymalnie możliwego, przy danym poziomie sił wytwórczych, zaspokojenie stale rosnących potrzeb mas pracujących.

Niezwykle istotne znaczenie dla dalszego rozwoju naszego kraju będzie miało ustalenie prawidłowego tempa rozwoju rolnictwa. W okresie realizacji zadań

Planu 6-letniego zaznaczyły się dysproporcje pomiędzy rozwojem rolnictwa i rozwojem innych działów gospodarki narodowej.

Nakreślone przez drugi Zjazd PZPR drogi umacniania i rozszerzania socjalistycznych form gospodarowania w rolnictwie oraz stałego rozwijania bazy materialno-technicznej rolnictwa — to nadal aktualny program na okres Planu 5-letniego.

Prawo planowego, proporcjonalnego rozwoju gospodarki narodowej stwarza obiektywną możliwość sporządzenia prawidłowego Planu 5-letniego Rozwoju Gospodarki Narodowej. Niezbędnym warunkiem dla przekształcenia tej możliwości w rzeczywistość jest stałe pogłębianie przez naszych planistów znajomości praw ekonomicznych, działających w naszym ustroju i stosowanie w praktyce planowania gospodarczego leninowsko-stalinowskich zasad planowania.

W żadnym wypadku nie należy kierować się przy sporządzaniu planu względami ciasnego praktycyzmu i wąskoresortowego punktu widzenia. Należy podchodzić do wszystkich zagadnień, mając na uwadze interes całej gospodarki narodowej. Plany nie powinny być zanizone, ale powinny być mobilizujące, oparte na głębokiej analizie możliwości ich realizacji. Powinny one uwzględniać doświadczenia szerokich rzesz ludzi pracy, uwzględniać ich nowy stosunek do pracy oraz wyniki osiągnięte przez przodowników i racjonalizatorów produkcji.

Opracowania planowe powinny koncentrować się na podstawowych, decydujących ogniwach, powinny ujawniać wszystkie dysproporcje i wąskie gardła i zapewniać środki dla ich likwidacji.

Wszystkie plany powinny być wzajemnie powiązane i powinny stanowić harmonijną i jednolitą całość. Szerokie zastosowanie metody bilansowej przy sporządzaniu planów powinno zapewnić ich realność od strony wystarczającej ilości niezbędnych środków dla realizacji zadań planowych. Dla zapewnienia nieprzerwanego rozwoju naszej gospodarki plany powinny uwzględniać utworzenie niezbędnych rezerw oraz umacnianie obronności naszego państwa.

* * *

Transport odgrywa w gospodarce narodowej niezwykle doniosłą rolę; jest on jak gdyby systemem krwionośnym zaopatrującym na czas wszystkie potrzeby organizmu gospodarczego. Klasycy marksizmu podkreślali wielokrotnie wielkie znaczenie transportu dla życia gospodarczego. Lenin nazywał transport materialną oporą dla wzajemnego związku przemysłu i rolnictwa. Stalin wskazywał, że rozwój gospodarki narodowej byłby niemożliwy bez uporządkowanego transportu kolejowego, który wiąże i cementuje w jedną całość wszystkie regiony kraju.

Będąc przedłużeniem procesu produkcyjnego w sferze obrotu, transport stanowi samodzielną gałąź produkcji materialnej. Bezpośredni związek transportu z całym życiem gospodarczym kraju jest niezwykle ścisły. Najmniejsze zakłócenie w rytmicznej pracy transportu odbija się natychmiast na wykonywaniu zadań przez przemysł i inne działy gospodarki narodowej.

Ustalenie w 5-letnim Planie Rozwoju Gospodarczego właściwych proporcji w rozwoju transportu w porównaniu do rozwoju innych działów gospodarki narodowej posiadać będzie ogromne znaczenie dla całości kształtu naszego rozwoju gospodarczego. Przy ustalaniu tych proporcji należy mieć na uwadze możliwości wykonania przez transport zadań przewozowych, wynikających z rozwoju całej gospodarki narodowej.

W trakcie wykonywania Planu 6-letniego zaznaczyły się pewne dysproporcje pomiędzy potrzebami na przewozy a rozwojem transportu. Transport kolejowy nie zaspakajał wszystkich potrzeb przewozowych i dlatego rokrocznie występowało zjawisko ograniczania przewozów w okresie szczytu jesienno.

Pomimo szybkiego rozwoju — w tyle za potrzebami społeczeństwa — pozostawał rozwój transportu autobusowego. Nie rozwijał się należycie w porównaniu do innych gałęzi transportu transport wodny-śródlądowy oraz transport morski. Nie nadążał rów-

niez za potrzebami gospodarki narodowej rozwój sieci dróg i ich utrzymanie.

Obok dysproporcji poszczególnych gałęzi transportu jako całości, wystąpiły na jaw dysproporcje wewnętrzne, w rozwoju ich części składowych, które hamowały i utrudniały prace transportu jako całości. Do dysproporcji takich należy odnieść niedostateczny rozwój urządzeń bezpieczeństwa ruchu pociągów w transporcie kolejowym, niedostateczną mechanizację stacji kolejowych i urządzeń służby handlowej oraz niezaspakajanie w pełni potrzeb w zakresie utrzymania w należyłym stanie kolejowej nawierzchni drogowej.

W transporcie samochodowym nastąpiło zjawisko pozostawania w tyle za wzrostem taboru samochodowego zaplecza technicznego, obok wspomnianego już wyżej zjawiska, niedostatecznego rozwoju transportu autobusowego.

W transporcie wodnym-śródlądowym zaznaczyła się niezgodność pomiędzy rozwojem portów rzecznych i wyposażeniem żeglugi śródlądowej w tabor, a możliwościami przewozowymi na rzekach.

Baza materialno-techniczna żeglugi śródlądowej nie uległa powiększeniu, a wzrost przewozów, jaki nastąpił w okresie Planu 6-letniego, miał miejsce jedynie w wyniku poprawy wskaźników techniczno-ekonomicznych oraz zastosowania nowych metod organizacji pracy.

Dokładne rozpoznanie wszystkich dysproporcji w rozwoju poszczególnych gałęzi transportu jako całości oraz niezgodności w rozwoju ich części składowych, jak też nakreślenie dróg ich usunięcia — stanowi niezbędny warunek opracowania planów rozwoju transportu, zgodnego z wymogami prawa planowego i proporcjonalnego rozwoju gospodarki narodowej. Duża odpowiedzialność w tym zakresie spada na służby transportowe ministerstw gospodarczych, centralnych zarządów oraz przedsiębiorstw.

Jest rzeczą znaną, że gospodarstwa kolejowe dużych zakładów przemysłowych nie rozwijały się odpowiednio do wzrostu produkcji. Sprawne zaopatrzenie wielu przedsiębiorstw, jak też i wywóz gotowej produkcji nie mogą odbywać się rytmicznie w wyniku niedostatecznej rozbudowy bocznic przemysłowych oraz niedostatecznego uzbrojenia frontów przeładunkowych w zmechanizowane urządzenia. Wyrównanie powstałych tutaj dysproporcji jest jednym z głównych zadań transportu resortowego i powinno znaleźć pełny wyraz w projektach opracowywanych planów.

W 5-letnich planach transportu należy w szerokim zakresie uwzględnić zasadnicze środki dla rozszerzenia zakresu działania w naszym kraju podstawowego prawa ekonomicznego socjalizmu. Plany transportu powinny w maksymalnej mierze uwzględniać wszechstronny rozwój przodującej techniki transportowej. Rozwój techniki w transporcie powinien stanowić główne ogniwo zadań planowych na okres najbliższych 5-ciu lat.

Rekonstrukcja i modernizacja techniczna — to jeden z głównych kierunków rozwojowych całej gospodarki narodowej. W oparciu o wielkie osiągnięcia naszego transportu istnieją obiektywne możliwości dla zastosowania w naszym transporcie przodującej techniki. Dotyczy to zwłaszcza transportu kolejowego, najważniejszego rodzaju transportu. Postęp techniczny na kolejach powinien przewidywać zakrojoną na szeroką skalę elektryfikację linii kolejowych, która, jak wiadomo, obok znacznych usprawnień ruchowych, umożliwia duże oszczędności w zużyciu węgla w porównaniu do trakcji parowej.

Powinien nastąpić duży wzrost w zakresie zwiększenia długości linii kolejowych objętych blokadą linową, wyposażenia wszystkich ważniejszych stacji w blokadę stacyjną oraz zastosowania na liniach o dużym natężeniu ruchu blokady automatycznej. Powinny być wprowadzone do eksploatacji w okresie 5-lecia nowe rodzaje wagonów towarowych o zwiększonej ładowności, a w szczególności wagony samoczynne, skracające znacznie czas postoju pod operacjami wyładunkowymi. Operacje ładunkowe na stacjach kolejowych i bocznicach powinny być w więk-

szości zmechanizowane. W pełni powinien być zmechanizowany załadunek węgla na składy opału i na parowozy, roboty torowo-drogowe przy utrzymaniu i budowie linii kolejowych.

Postęp techniczny w transporcie samochodowym powinien wyrazić się w zastosowaniu do eksploatacji nowych, bardziej ekonomicznych typów samochodów oraz mechanizacji procesów przeładunkowych w przewozach samochodami.

Określony działaniem praw ekonomicznych proporcjonalny rozwój gospodarki narodowej wymaga racjonalnego rozmieszczenia produkcji w poszczególnych częściach kraju celem zbliżenia miejsc produkcji do źródeł surowców oraz rejonów spożycia.

Opracowanie 5-letniego planu rozwoju przemysłu, a zwłaszcza zamierzenia w zakresie budowy nowych zakładów oraz rozbudowy istniejących mocy produkcyjnych powinny poprzedzić gruntowne studia analityczne w zakresie potoków przewożonych kolejami ładunków. Gruntowna analiza powinna określać najbardziej racjonalny wybór miejsc dla lokalizacji nowych zakładów z punktu widzenia najmniejszych kosztów przewozów.

Wielka rola w zakresie poprawy w rozmieszczeniu produkcji przypada w udziale pracownikom Ministerstwa Kolei. W oparciu o znajomość kształtowania się potoków ładunków na sieci powinni oni jeszcze przed opracowaniem projektów planów 5-letnich opracować wnioski w zakresie niezbędnej poprawy w układzie miejsc produkcji i spożycia.

Z wymogów prawa planowego i proporcjonalnego rozwoju gospodarki narodowej wynika konieczność racjonalizacji przewozów i odpowiedniego ich podziału pomiędzy poszczególne środki transportowe w najbliższej perspektywie. Transport kolejowy pozostanie nadal najważniejszym rodzajem transportu i jego działalność będzie posiadała decydujące znaczenie dla gospodarki narodowej. Jednakże udział transportu kolejowego w ogólnych przewozach będzie stale się zmniejszał na rzecz nadal szybko rozwijającego się transportu samochodowego. W szybszym niż dotychczas tempie transport samochodowy powinien przejmować od transportu kolejowego przewozy na krótkie odległości oraz przewozy drobnicowe na obciążonych i trudnych pod względem ruchowym dla kolei liniach.

Najszybciej powinien rozwijać się w transporcie samochodowym — transport samochodowy publiczny oraz transport resortowy. Udział transportu samochodowego własnego w przewozach powinien znacznie zmaleć. W planie 5-letnim powinno być zmniejszone opóźnienie w rozwoju transportu rzeczno- wodnego. W związku z tym udział w przewozach w transporcie wodnym śródlądowym powinien znacznie wzrosnąć. W oparciu o zastosowanie nowych metod planowania przewozów (planowanie kierunkowe) należy przewidzieć w 5-letnim Planie rozwoju transportu daleko idącą racjonalizację przewozów. Odpowiednio do tego powinna ulec znacznemu zmniejszeniu w transporcie kolejowym średnia odległość przewożonych ładunków.

Doskonalenie produkcji transportowej w okresie Planu 5-letniego powinno znaleźć swój wyraz w znacznej poprawie wskaźników techniczno-ekonomicznych pracy transportu oraz we wzroście wydajności pracy. Poprawa pracy transportu powinna nastąpić przede wszystkim w oparciu o nakreślony program postępu technicznego i rekonstrukcji gospodarstw transportowych. Powinny poprawić się znacznie podstawowe mierniki pracy kolejnictwa, jak współczynnik obrotu wagonu towarowego, szybkość i ciężar pociągów, dobowe przebiegi parowozów i wagonów.

W oparciu o założony program mechanizacji i rozbudowy bocznic przemysłowych powinny być założone mobilizujące zadania w zakresie zmniejszenia czasu postoju wagonów pod operacjami ładunkowymi. W transporcie samochodowym powinno wzrosnąć wykorzystanie taboru oraz nastąpić znaczna poprawa w zakresie jego stanu technicznego. Należy zwrócić szczególną uwagę na mobilizujący charakter planów

5-letnich w tym zakresie. Plany poprawy pracy eksploatacyjnej transportu powinny być mobilizujące, powinny pobudzać wszystkich pracowników transportu do przewyższania trudności na drodze rozwoju transportu i całej gospodarki narodowej.

Szczególnej wagi nabiera w okresie najbliższych 5-ciu lat zagadnienie wzrostu wydajności pracy. Realizacja zadania znacznego podniesienia produkcji rolnictwa oznacza, że inne działy gospodarki narodowej, a wśród nich i transport, nie mogą liczyć na znaczny wzrost ilości zatrudnionych. Przeważająca część wzrostu produkcji transportowej powinna wynikać ze wzrostu wydajności pracy. Założone w planie wskaźniki wydajności pracy powinny opierać się na zamierzeniach w zakresie postępu technicznego oraz powinny mobilizować szerokie rzesze pracowników transportu do stosowania przodujących metod pracy.

Ogromne znaczenie dla nieprzerwanego rozwoju gospodarki narodowej posiadają rezerwy. Pozwalają one na szybką likwidację dysproporcji, które mogą

wyniknąć na różnych odcinkach gospodarki narodowej. W zakresie transportu posiada szczególne znaczenie zapewnienie odpowiednich rezerw taboru oraz podstawowych materiałów, jak szyny, akcesoria i podkłady, kable i przewody, części zamienne dla samochodów i ogumienie. Niezbędne rezerwy należy przewidzieć również w Planie 5-letnim.

5-letnie plany transportu powinny być wreszcie sporządzane w ścisłym związku z aktualną sytuacją międzynarodową. Kraj nasz razem z innymi krajami demokracji ludowej znajduje się w jednym obozie pokoju i socjalizmu. Dzięki pomocy ZSRR możemy rozwijać naszą gospodarkę, podnosić kulturę narodową, budować naszą przyszłość na trwałych fundamentach. W warunkach, gdy amerykański imperializm stara się pchnąć narody do nowej niszcycielskiej wojny, naszym podstawowym obowiązkiem jest umacniać siłę obronną naszego państwa. Zasada ta powinna znaleźć pełny wyraz w 5-letnim planie rozwoju transportu.

IGNACY TARSKI (Warszawa)

Transport w nowym podręczniku ekonomii politycznej

Nowy podręcznik ekonomii politycznej, który niedawno ukazał się w Związku Radzieckim, powstał w rezultacie wieloletniej kolektywnej pracy szeregu najwybitniejszych radzieckich ekonomistów. Stanowi on zwięzły i jasny wykład marksistowsko-leninowskiej ekonomii politycznej. Uwzględnia wszystkie osiągnięcia twórczej, postępowej myśli ekonomicznej oraz bogatą praktykę budowy komunizmu aż do obecnego etapu włączenia.

Treścią podręcznika jest badanie „praw produkcji społecznej i podziału dóbr materialnych na różnych etapach rozwoju społeczeństwa ludzkiego”¹⁾. Podręcznik ekonomii politycznej uczy nas zatem, jak działała na szczeblu poszczególnych formacji społecznych prawa ekonomiczne we wszystkich dziedzinach produkcji materialnej. Obejmuje przeto również naświetlenie działania praw ekonomicznych w transporcie, aczkolwiek nie poświęca temu zagadnieniu odrębnego miejsca. Szczegółowe bowiem poznanie działania praw ekonomicznych w specyficznych warunkach transportu i wyciąganie stąd odpowiednich wniosków dla polityki ekonomicznej w tej dziedzinie należy do szczegółowej ekonomiki, a mianowicie do ekonomiki transportu, gdyż „zadaniem dyscyplin naukowych związanych z ekonomiką oddzielnych gałęzi i przedsiębiorstw jest poznanie działania praw ekonomicznych socjalizmu, odkrytych przez ekonomię polityczną, w specyficznych warunkach tych gałęzi i rozpracowanie wynikających stąd środków w dziedzinie polityki ekonomicznej”²⁾.

Mimo to jednak nowy podręcznik ekonomii politycznej zawiera niemało wzmianek o transporcie, które uwypuklają jego rolę w rozwoju stosunków społecznych i sił wytwórczych oraz pomagają nam lepiej zrozumieć miejsce transportu w całokształcie produkcji społecznej.

Historia rozwoju transportu

Podręcznik ekonomii politycznej zawiera przede wszystkim szereg krótkich wzmianek, które uwypuklają najważniejsze etapy rozwoju transportu.

W rozdziale poświęconym feudalnemu sposobowi produkcji znajdujemy niewielki ustęp (str. 47) o roli portowych miast śródlądowych, a następnie od XIV wieku — miast hanzeatyckich dla rozwoju kapi-

tału handlowego w łonie formacji feudalnej. Miasta włoskie były przez kilka wieków głównymi ośrodkami handlu, łączącymi przede wszystkim drogą morską Zachodnią Europę z Bliskim Wschodem. „Związek Hanzeatycki”, czytamy w podręczniku (str. 47), „prowadził handel z Anglią, Skandynawią, Polską i Rosją. Wzajemian za wyroby rzemiosła zachodnio-europejskiego — flandryjskie i angielskie sukno, płótno, niemieckie wyroby metalowe, francuskie wino — z północno-wschodnich rejonów Europy wywożono: futra, skóry, tłuszcz, miód, zboże, drewno, smołę, lniane tkaniny i niektóre wyroby rzemieślnicze. Z krajów wschodnich kupcy przywozili korzenie — pieprz, goździki, gałkę muszkatową, pachnidła, barwniki, tkaniny bawełniane i jedwabie, dywany i inne towary”. Wzrasta ogromnie rola północno-niemieckich i holenderskich miast portowych, położonych przy najważniejszych ówczesnych szlakach morskich Morza Północnego i Bałtyku.

Podręcznik wspomina o wynalazku kompasu (str. 50) i o jego znaczeniu dla dalszego rozwoju żeglugi morskiej.

Następnym ważnym etapem w rozwoju transportu morskiego jest okres wielkich odkryć geograficznych (str. 52 podręcznika ekonomii politycznej). Zajęcie Konstantynopola przez Turków w II połowie XV wieku spowodowało zamknięcie tego najważniejszego połączenia morskiego między Zachodnią Europą, a Wschodem. W poszukiwaniu morskiej drogi do Indii Kolumb odkrywa w 1492 r. Amerykę, a sześć lat później Vasco da Gama opływa Afrykę odkrywając w ten sposób drogę do Indii. Żegluga morska po raz pierwszy wkracza na oceany, staje się transoceaniczną. Jednocześnie główny ośrodek handlu i transportu morskiego przenosi się z Morza Śródziemnego na Atlantyk. W międzynarodowym handlu morskim dochodzą do głosu przede wszystkim Holandia i Anglia. W ostrej walce konkurencyjnej między tymi dwoma krajami zwycięża w końcu Anglia. Zwycięstwo Anglii na morzach ma przede wszystkim swą podstawę w konsekwentnie uprawianej przez nią polityce protekcyjnej (str. 60 podręcznika).

Transport morski staje się jednym z najważniejszych narzędzi pierwotnej akumulacji, nieekwiwalentnego handlu i opanowania kolonii. Bez rozwiniętego oceanicznego transportu morskiego nie do pomyślenia byłaby działalność kampanii wschodnio-indyjskich i handel kolonialny. Kompanie te miały „monopol handlu towarami kolonialnymi i prawo nieograniczonej eksploatacji kolonii przy zastosowaniu wszelkich środków gwałtu. Zyski kompanii wschodnio-indyjskich wynosiły setki

1) Politieskaja ekonomia — uczebnik Moskwa 1954 r. str. 5.

2) Ostrowitianow: „O predmietie politiceskoj ekonomii” Kommunist Nr 4 1954 r. str. 112.

procentów rocznie..." (str. 56). Jednym z głównych źródeł pierwotnej akumulacji staje się także handel niewolnikami. Statki morskie wyruszają na „łowy niewolników”, przewożą ich tysiącami, przeważnie murzynów z Afryki do plantacji bawełny w Ameryce. „Zyski handlowe handlarzy niewolników osiągają bajeczne rozmiary” (str. 56). Według słów Marksa „...kapitał rodzi się ciekającą krwią i brudem wszystkich porami od stóp do głowy”³⁾. W tej krwawej jutrzence kapitalizmu ogromną rolę odegrał transport morski.

Revolucja przemysłowa (koniec XVIII w. i początek XIX w.) znalazła swój wyraz w transporcie z niewielkim opóźnieniem i dwa epokowe wynalazki w transporcie — wynalazek statku parowego i parowozu oraz zastosowanie żelaza i stali w budownictwie okrętowym pchnęły gigantycznymi krokami naprzód rozwój transportu. W roku 1807 w Stanach Zjednoczonych był wybudowany pierwszy statek parowy a w roku 1825 wybudowano w Anglii pierwszą kolej żelazną (str. 91). Dalszy szybki rozwój przemysłu maszynowego umożliwił szerokie rozpowszechnienie transportu kolejowego (str. 93). Podręcznik ekonomii politycznej wskazuje na ścisły związek między ogromnym rozwojem produkcji przemysłowej w XIX wieku a rozwojem transportu kolejowego. W roku 1835, tj. w dziesięć lat po wybudowaniu pierwszej linii kolejowej, było na świecie 2.400 km linii kolejowych. W roku 1870 było ich już ponad 200 tysięcy km, a w roku 1900 790 tysięcy km (str. 225 podręcznika). Rozwój przemysłu i transportu wkracza w nowy etap z chwilą zastosowania silnika spalinowego oraz elektryczności, jako napędu. Pojawia się i szybko rozwija się transport samochodowy oraz lotniczy (str. 224). Na szlakach morskich znika coraz bardziej żagiel i maszyna parowa zajmuje jego miejsce. Również w transporcie morskim coraz większe zastosowanie znajduje silnik spalinowy. Dziś już ponad $\frac{1}{3}$ tonażu światowego posiada napęd motorowy (str. 225).

Rozwój transportu kapitalistycznego staje się jednym z czynników pogłębiających sprzeczności świata kapitalistycznego. I tak np. jedną z głównych przyczyn wielkiego kryzysu agrarnego w końcu XIX wieku był silny rozwój transportu morskiego i rozszerzenie sieci linii kolejowych, co spowodowało duże i tanie przewozy zboża na rynek zachodnio-europejski z Ameryki, Rosji i Indii (str. 218). Anglo-niemiecka konkurencja na morzach była jednym z głównych czynników, które wywołały wybuch pierwszej wojny światowej (str. 266).

Transport kapitalistyczny, szczególnie morski i kolejowy, jest jedną z tych dziedzin, którą szczególne zainteresowanie wykazują monopole. W okresie imperializmu monopolistyczne związki i porozumienia kapitalistów opierają się na coraz większym stopniu całej gospodarki. Wszystko jest tu podporządkowane jednemu celowi — osiągnięciu maksymalnych zysków. Transport jest jedną z dziedzin, zapewniających monopolistom osiągnięcie wysokich zysków (str. 228). Monopole potrafią w szczególności zapewnić sobie wysokie zyski z kolonii za operacje transportowe, ubezpieczeniowe i bankowe (str. 240). Transport staje się w ten sposób w imperializmie ważnym środkiem realizacji podstawowego prawa współczesnego kapitalizmu, narzędziem ekspansji i agresji imperialistycznej.

Rola transportu w procesie produkcji

Transport, jako ostatni etap produkcji w sferze obrotu, jest jednym z najważniejszych czynników, mogących poważnie przyspieszyć się do skrócenia cyklu produkcyjnego. W ustroju kapitalistycznym czas obrotu kapitału zależy między innymi od stopnia rozwoju środków transportu i łączności (str. 150 i 153 podręcznika ekonomii politycznej). W socjalistycznej gospodarce „czas obiegu środków obrotowych skraca się w drodze udoskonalenia pracy transportu...” (str. 471). Sprawna praca transportu ma w szczególności poważny wpływ na przyspieszenie obrotu towarowego: „...duże znaczenie ma dobrze zorganizowana praca transportu, od którego w dużym stopniu zależy szybkość obrotu towarowego” (str. 508 podręcznika).

Produkt jest tylko wtedy całkowicie gotowy i może być skonsumowany, gdy został dostarczony do konsumenta. Dlatego też koszt transportu należy do kosztów związanych z kontynuacją procesu produkcji w sferze obrotu. Podobnie, jak koszty opakowania towaru, jego segregacji itp. — koszty transportu są niezbędnymi społecznie kosztami, nie związanymi wyłącznie ze specyfiką gospodarki kapitalistycznej, w przeciwieństwie do t. zw. czystych kosztów obrotu kapitalistycznego, związanych jedynie z przemianą pieniądza w towar i towaru w pieniądź, z konkurencją i spekulacją na kapitalistycznym rynku np. koszty reklamy, większość wydatków na utrzymanie biur handlowych etc. etc. (str. 166). Czyste koszty obrotu nie dodają towarowi żadnej wartości, natomiast niezbędne, produkcyjne koszty obrotu, do których należą przede wszystkim koszty transportu, dodają do wartości towaru nową wartość. Anarchia kapitalistycznej produkcji, walka konkurencyjna i spekulacja często wykrzywiają i wydłużają niepotrzebnie i nieracjonalnie szlaki przewozu towarów (str. 167).

W gospodarce socjalistycznej transport również dodaje transportowanemu towarowi nową wartość. Koszt transportu stanowi jeden z elementów całkowitego kosztu własnego produkcji. Całkowity koszt produkcji obejmuje bowiem nie tylko wszystkie koszty związane z wyprodukowaniem wyrobu, ale ponadto też koszty związane z realizacją produkcji, do których należy także koszt transportu (str. 473). W handlu socjalistycznym koszty transportu należą do kosztów obrotu (str. 513) i bardziej racjonalne użytkowanie transportu, w szczególności skrócenie drogi przemieszczenia towaru, odgrywa dużą rolę w walce o zmniejszenie kosztów obrotu (str. 515), a tym samym w walce o obniżkę całkowitego kosztu własnego produktu.

Ważnym czynnikiem wpływającym na zmniejszenie zbędnych, nieracjonalnych i zbyt dalekich przewozów, a tym samym na obniżenie kosztów transportu, jest właściwa lokalizacja zakładów produkcyjnych. Realizacja prawa planowego, proporcjonalnego rozwoju wymaga między innymi proporcjonalnego, racjonalnego rozmieszczenia produkcji między poszczególnymi rejonami gospodarczymi kraju. Proporcjonalny rozwój gospodarki wymaga bowiem i z kolei powoduje „zmniejszenie nieracjonalnych i dalekich przewozów transportem kolejowym i wodnym” (str. 418 podręcznika). Socjalistyczna planowa lokalizacja przedsiębiorstw, mając przede wszystkim na względzie planowy terytorialny podział pracy, rozwój gospodarczy zacofanych rejonów i kompleksowy rozwój gospodarki w obrębie regionu gospodarczego, daje szeroką możliwość wykorzystania miejscowych bogactw naturalnych i miejscowej siły roboczej, a tym samym poważnie zmniejsza nakłady na przewozy surowców i gotowych produktów (str. 387, 389).

Transport ma poważny wpływ na wielkość renty dyferencjalnej. Gospodarstwa rolne bowiem, położone bliżej stacji kolejowych, morskich portów i ważniejszych dróg kołowych, mogą zaoszczędzić znaczną ilość pracy i środków produkcji w rezultacie zmniejszonych, albo bardziej ułatwionych przewozów produktów. W rezultacie powyższego uzyskują dodatkowy dochód w stosunku do gorzej położonych gospodarstw, a więc t. zw. rentę dyferencjalną I-szą (str. 184).

Transport, a dochód narodowy.

Globalny produkt społeczny, wytwarzany jest przez pracowników zatrudnionych w dziedzinach produkcji materialnej. Oprócz przemysłu, rolnictwa, budownictwa, operacji handlowych stanowiących kontynuację procesu produkcji w sferze obrotu (składowanie, pakowanie, przeróbka, przewóz towarów etc.) podręcznik ekonomii politycznej zalicza do dziedzin produkcji materialnej także „transport obsługujący produkcję” (str. 518).

Nie ulega zatem wątpliwości, że transport, zgodnie zresztą z wypowiedziami K. Marksa, jest działalnością produkcyjną, tworzącą dochód narodowy. Ze sformułowania jednak podręcznika ekonomii politycznej wynika, że odróżnia on;

³⁾ Marks: Kapitał t. I Książka i Wiedza 1950 r. str. 320.

1) transport obsługujący produkcję, a więc transport ładunków, zaliczony do dziedzin produkcji materialnej i

2) transport obsługujący spożycie, którego, zgodnie z przyjętą w ZSRR praktyką planowania dochodu narodowego, podręcznik nie zalicza do dziedzin produkcji materialnej.

Do transportu obsługującego spożycie należy zaliczyć wszelki transport, który nie służy dla powszechnego użytku, a jedynie dla bezpośredniego użytkowania przez właściciela, np. prywatne samochody osobowe, prywatne łodzie, jachty etc. Ponadto zaliczymy tu też znaczną większość transportu pasażerskiego powszechnego użytku, który w praktyce planowania i statystyki ZSRR w całości nie jest zaliczany do dziedzin tworzących dochód narodowy.

Problem, czy produkcja transportu pasażerskiego stanowi produkcję materialną i wytwarza tym samym dochód narodowy, był już nieraz dyskutowany wśród ekonomistów radzieckich. Jedni z nich (W. Sobol, A. Pietrow, A. Palcew) stoją zdecydowanie na stanowisku, że tylko przewóz towarów ma charakter produkcyjny, negują natomiast produkcyjność transportu pasażerskiego. I tak np. Palcew argumentuje: „Korzystanie przez ludność ze środków pasażerskiego transportu dla zaspokojenia potrzeb osobistych jest procesem osobistej konsumpcji, a nie stanowi procesu produkcji dóbr materialnych. Środki transportu pasażerskiego (pociągi pasażerskie, statki, taksówki, tramwaje, autobusy itp.) są same przez się szczególną odmianą przedmiotów osobistej konsumpcji; różnią się od zwykłych przedmiotów konsumpcji pod względem ekonomicznym w istocie rzeczy tylko tym, że używa się ich kolektywnie (wspólnie) i w ciągu dłuższego okresu czasu. Bieżące koszty eksploatacji transportu pasażerskiego (płace pracowników, paliwo itp.) są skoncentrowanymi kosztami konsumpcji, opłacanymi w ostateczności z dochodu narodowego tworzonego w sferze produkcji materialnej“⁴⁾

Tego rodzaju poglądy wyznawane są w ZSRR przez szereg ekonomistów i na nich właśnie oparta jest praktyka niezaliczania transportu pasażerskiego do dziedzin wytwarzających dochód narodowy. Radziecki przewodnik statystyczny stwierdza: „Ani w transporcie pasażerskim, ani w tej części łączności, która obsługuje ludność, nie wytwarza się dochodu narodowego“⁵⁾

Niezaliczanie jednak transportu pasażerskiego powszechnego użytku do dziedzin produkcji materialnej budzi poważne wątpliwości i wywołało ożywioną dyskusję ze strony szeregu radzieckich ekonomistów.

Zarówno Krasnołobow⁶⁾ jak i Bor⁷⁾ stoją zdecydowanie na stanowisku, że przewóz osób stanowi produkcję materialną. Bor pisze: „niektórzy ekonomiści uważają, że nie cały transport i łączność może być zaliczany do sfery produkcyjnej i proponują włączyć transport i łączność do pojęcia produkcji materialnej tylko w takim stopniu, w jakim one obsługują produkcję (podkreślenie moje), to jest wyłączając transport pasażerski i tak zwaną nieprodukcyjną łączność. Takie rozwiązanie zagadnienia wydaje się naszym zdaniem całkowicie niesłuszne.“⁸⁾ Zwolennicy zaliczania przewozu osób do dziedzin produkcji materialnej powołują się na zupełnie wyraźne sformułowania Marksa. Marks, mówiąc o transporcie jako o czwartej dziedzinie produkcji materialnej, stwierdza zdecydowanie: „Obojętne jest przy tym, czy przewozi ludzi czy towary“⁹⁾. W innym miejscu czytamy u Marksa: „Przemysł przewozowy sprzedaje samo przemieszczenie. Dostarczony przez niego użyteczny efekt jest związany z procesem przemysłu przewozowego. L u d z i e i t o -

w a r y j a d ą w r a z z e ś r ó d k a m i t r a n s p o r t u i i c h j a z d ą, i c h p r z e m i e s z c z e n i e j e s t p r o c e s e m p r o d u k c y j n y m, t w o r z o n y m p r z e z ś r ó d k i t r a n s p o r t u“ (podkreślenia moje)¹⁰⁾

Opierając się zatem na zupełnie wyraźnych określeniach Marksa, stwierdza Bor w swym artykule, że

1) przemysł komunikacji, a więc transportu i łączności, jest zawsze dziedziną produkcji materialnej, bez względu na to, czy przewozi towary czy ludzi, czy też przekazuje wiadomości na odległość,

2) konsumpcja użytecznego efektu usługi przewozowej, w tym też przewozów pasażerskich, nie różni się od konsumpcji jakiegokolwiek innego towaru, a więc jeśli przewóz służy osobistej konsumpcji, wartość usługi przewozowej znika wraz z zużyciem, jeśli zaś konsumuje się go produkcyjnie, wartość usługi przenosi się na sam towar,

3) przy przewozie ludzi w ustroju kapitalistycznym tworzy się wartość dodatkowa tak samo, jak przy produkcji każdego innego towaru.¹¹⁾

Nasi ekonomiści również zajęli przeważnie stanowisko uznające produkcyjny charakter transportu pasażerskiego. I tak np. pisze Br. Minc: „...działalność ludzka w wymienionych dziedzinach (tj. w przewozie osób i łączności) wprawdzie nie wytwarza wartości użytkowych w postaci rzeczy i nie powiększa wartości przewożonych towarów, jak to się dzieje w transporcie towarów, ale (w przeciwieństwie do tzw. usług niematerialnych) niewątpliwie opanowuje siły i zasoby przyrody zewnętrznej w celu zaspokojenia potrzeb ludzkich. Wydaje się więc, iż z punktu widzenia prostego procesu pracy praca wykonywana w transporcie pasażerskim odpowiada kryteriom pracy produkcyjnej“¹²⁾

Nie ulega wątpliwości, że przewozy prywatnymi środkami transportu dla celów osobistych nie mogą być uznane za produkcyjne, natomiast wydaje się również, że przewóz osób środkami transportu powszechnego użytku ma zawsze charakter produkcyjny bez względu na to, jaki jest cel tego przewozu, a więc bez względu na to, czy przewozi się ludzi do pracy, w podróży służbowej, czy też na wczasy, dla celów turystycznych, do teatru lub dla zaspokojenia innej osobistej potrzeby pasażera. Nie widzę tu żadnej różnicy między skonsumowaniem produktu, mającego postać rzeczową, a skonsumowaniem usługi transportowej. Praca zakładu produkcyjnego, wytwarzającego np. ubrania dla osobistego użytku, napewno jest zawsze zaliczana do pracy produkcyjnej, mimo, że produkt służy tu dla osobistej konsumpcji. Podobnie i praca przedsiębiorstwa autobusowego, wytwarzającego usługę transportową dla osobistej konsumpcji, tj. przewożącego pasażerów, ma zawsze charakter produkcyjny, bo polega na oddziaływaniu człowieka na siły przyrody w celu przystosowania ich do zaspokojenia potrzeb ludzkich. Zwolennicy poglądu, że proces przewozu pasażerów jest tylko procesem zaspokajania potrzeb, a więc procesem konsumcyjnym, a nie produkcją (Palcew i inni), zapominają, że w transporcie zawsze proces konsumpcji jest jednocześnie procesem produkcji (vide Marks: Kapitał t. II wyd. ros. 1949 r. str. 51), gdyż efekt użyteczny transportu nigdy nie przybiera rzeczowej postaci. Nie ma zatem ekonomicznej podstawy do negowania produkcyjności transportu pasażerskiego. Sformułowanie podręcznika ekonomii politycznej, że tylko transport obsługujący produkcję zaliczany jest do dziedzin produkcji materialnej, budzić może przeto poważne wątpliwości.

Transport w gospodarce socjalistycznej

Podręcznik ekonomii politycznej poświęca nieco więcej miejsca charakterystyce transportu radzieckiego i pisze (str. 380):

„W ZSRR stworzony został połączny, przodujący pod względem techniki transport, stanowiący według określenia Marksa czwartą dziedzinę produkcji materialnej (po przemyśle wydobywczym, przetwórczym

10) Marks: Kapitał t. II. wyd. ros. 1949 r. str. 51.

11) M. Bor: j. w. str. 82.

12) Br. Minc: „Zagadnienia dochodu narodowego“ Książka i Wiedza 1950 r. str. 172.

4) A. Palcew: „Woprosy teorii nacjonalnowo dochoda kapitalisticeskowo obszczestwa“ Woprosy Ekonomiki Nr 11/1953 r. str. 65.

5) Słownik sprawoznacznik po socjalno-ekonomicznej statystyce, Gosplanizdat, Moskwa 1948 r. str. 83.

6) I. M. Krasnołobow: „Planowanie i obliczanie dochodu narodowego“ Książka i Wiedza 1949 r. str. 19 sq.

7) M. Bor: „O nacjonalnym dochodzie w socjalisticeskom obszczestwie“ Woprosy Ekonomiki Nr 10/1954 r. str. 82.

8) tamże.

9) Marks: „Teorie wartości dodatkowej“ wyd. ros. 1954, str. 397.

i rolnictwie). Transport wiąże w jedną całość wszystkie gałęzie gospodarki narodowej i odgrywa ważną rolę w procesie produkcji i podziału dóbr materialnych.

Rola transportu wzrasta w warunkach planowej socjalistycznej gospodarki, rozwijającej się w wysokim tempie i oznaczającej się wielostronnymi powiązaniami między poszczególnymi gałęziami produkcji. Lenin, charakteryzując rolę kolei żelaznych, wskazywał na to, że stanowią one „jeden z przejawów najbardziej dobitnej więzi między miastem a wsią, między przemysłem, a rolnictwem, więzi, na której całkowicie opiera się socjalizm”.

Transport w ustroju socjalistycznym jest zatem ważnym łącznikiem między miastem, a wsią. Jest ważnym czynnikiem zmniejszenia i zniesienia istotnych różnic między miastem, a wsią. Podręcznik ekonomii politycznej pisze w innym miejscu na ten temat:

„Wielką rolę w likwidacji istotnej różnicy między miastem, a wsią, powinien odegrać *t r a n s p o r t*. Transport wiąże w jedną całość ośrodki przemysłu z ośrodkami rolnictwa. Rozwój kolejowego, samochodowego, wodnego i lotniczego transportu, przekazywanie energii elektrycznej na wielkie odległości, udoskonalenie i szerokie rozpowszechnienie radia i telewizji stanowią ważne środki gospodarczego i kulturalnego zbliżenia miasta ze wsią. Dzięki osiągnięciom nauki i techniki ludność wiejska uzyskuje możliwość korzystania z wszelkich dobrodziejstw kultury na równi z ludnością miast”. (str. 564 podręcznika).

Już z samego początku budowy socjalizmu w ZSRR decydujące przeto znaczenie miało przejście na własność państwa środków produkcji w transporcie. Nacjonalizacja objęła od razu transport kolejowy i wodny (flotę morską i większe statki rzeczne) (str. 320 i 322 podręcznika). Transport radziecki zatem od samego początku wszedł w skład socjalistycznego sektora (str. 323). Cała sieć transportu kolejowego, wszystkie przedsiębiorstwa wodnego i lotniczego transportu stały się własnością całego narodu (str. 393). Również w krajach demokracji ludowej już w pierwszym etapie wielkich przemian społecznych nacjonalizacja objęła w większości wypadków wszystkie środki transportu (str. 575 i 576), które stały się socjalistyczną własnością narodu. Pozwoliło to na stworzenie jednolitego systemu transportowego w kraju i na integralne włączenie transportu do całości gospodarki planowej. W podręczniku ekonomii politycznej czytamy dalej:

„Skupienie całego transportu (kolejowego, wodnego, samochodowego, lotniczego), w ręku społeczeństwa, usunęło konkurencję różnych rodzajów transportu, charakterystyczną dla kapitalizmu i stworzyło możliwości planowej koordynacji ich pracy. W ZSRR został stworzony jeden *s y s t e m t r a n s p o r t o w y* w skali całego kraju, planowo łączący wszystkie rodzaje transportu.

Jeden system transportowy przy socjalizmie oparty jest na bazie ostatnich osiągnięć techniki w transporcie i szerokiego zastosowania taboru najnowszej konstrukcji i wysokiej mocy, mechanizacji robót przeładunkowych, doskonalenia urządzeń i sieci kolejowej itd.” (str. 381 podręcznika).

Podręcznik podkreśla związek między stale rosnącą koncentracją produkcji socjalistycznej, a zagadnieniami transportowymi. „Socjalistyczny przemysł jest najbar-

dziej skoncentrowanym przemysłem na świecie”. (str. 379). Planowa koncentracja przemysłu związana jest tu ze stałym jego rozwojem w interesie całego społeczeństwa. Do form koncentracji w warunkach socjalizmu należy między innymi tworzenie wielkich kombinatów przemysłowych oraz planowa kooperacja zakładów produkcyjnych w ramach poszczególnych rejonów gospodarczych. Kombinowanie produkcji pozwala lepiej wykorzystać surowce i paliwo, przyspiesza proces produkcji oraz pozwala na *z m n i e j s z e n i e k o s z t ó w t r a n s p o r t u* (str. 379). Kooperacja zaś w ramach poszczególnych rejonów gospodarczych pozwala na likwidację zbyt dalekich przewozów (str. 380).

W podręczniku znajdujemy też kilka liczb, świadczących o ogromnym wzroście transportu radzieckiego. Przewozy towarów wszystkimi rodzajami transportu powiększyły się w roku 1953 w stosunku do 1913 roku przeszło ośmiokrotnie, a kolejną dwunastokrotnie (str. 381).

Przewozy kolejowe towarów w ZSRR zajmują obecnie drugie co do wielkości miejsce na świecie (str. 346). Majątek trwały transportu radzieckiego zwiększył się w 1953 r. w stosunku do 1913 r. 7,7-krotnie (str. 381). Wydajność pracy w transporcie kolejowym wzrosła na przestrzeni 25 lat (1928 — 1953 r.) 3,5-krotnie (str. 439). Wzrost wydajności pracy w przemyśle, transporcie i rolnictwie jest głównym warunkiem rozwoju gospodarki (str. 437) i stwarza szerokie możliwości dalszego wzrostu sił wytwórczych na drodze do komunizmu.

Pisząc o szerokiej współpracy gospodarczej i pomocy, udzielanej sobie nawzajem przez kraje obozu demokracji ludowej, podręcznik ekonomii politycznej wspomina o udostępnieniu przez Polskę Czechosłowacji części portu szczecińskiego i stwierdza: „Polska odkryła Czechosłowacji dostęp do morza”. (str. 617).

Jednym ze środków osiągnięcia wyższej fazy komunizmu — zbudowania drugiej fazy komunistycznej formacji — jest stworzenie materialno-produkcyjnej bazy komunizmu. „Elektryfikacja całej gospodarki narodowej jest główną cechą charakterystyczną materialno-produkcyjnej bazy komunizmu”. „Oznacza to, że przemysł, transport i rolnictwo będą całkowicie zastawione na nową, wyższą techniczną bazę, związaną z elektryfikacją” (str. 559). Elektryfikacja transportu, jego kompleksowa mechanizacja i automatyzacja stanowią więc jedno z głównych zadań dla wszystkich rodzajów transportu socjalistycznego. Wielkie znaczenie dla elektryfikacji Związku Radzieckiego ma budowa ogromnych elektrowni wodnych na Wołdze, Donie, Dnieprze i innych rzekach. Wielkie budowle wodne rozwiązują kompleksowo szereg niezmiennie ważnych pod względem gospodarczym problemów. Dla transportu mają one ogromne znaczenie ze względu na możliwości dalszej elektryfikacji transportu i dostarczenia dla tego celu taniej energii elektrycznej oraz ze względu na dalsze udoskonalenie szlaków żeglugowych, stworzenie szeregu połączeń wodnych i jednego systemu wodnego ZSRR (str. 385). Wielkie budowle wodne w Polsce, zamierzone w naszych następnych planach perspektywicznych, będą również miały ogromne znaczenie dla naszego transportu. Pozwolą na dalszą jego elektryfikację i łączą w doskonalszy, niż dotąd sposób nasze drogi wodne w powiązany system transportowy. Umożliwią lepsze połączenie wodne naszych ośrodków przemysłowych z morzem. Będą miały też coraz większe znaczenie dla obsługi naszego handlu zagranicznego i tranzytu.

13) Lenin: Dzieła t. XXVII. Książka i Wiedza str. 319.

TRANSPORTOWCY!

Zgłaszajcie indywidualną prenumeratę.

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

Warszawa, ul. Srebrna 12

Nowe kolejowe prawo przewozowe w ZSRR

Z dniem 1 kwietnia bieżącego roku wejdzie w życie na kolejach ZSRR nowe prawo przewozowe. *) Powinno ono, zdaniem prasy radzieckiej, odegrać istotną rolę w podniesieniu na wyższy poziom pracy eksploatacyjnej kolei.

Nowe prawo przewozowe dokładnie określa zadania i obowiązki transportu kolejowego w zakresie wykonania planu przewozów oraz zasady jego współpracy z innymi działami gospodarki narodowej. Nowe przepisy wskazują jednocześnie na środki techniczne, które mają zapewnić wykonanie podstawowych zadań kolejnictwa. Dużo uwagi poświęcono w nowym prawie przewozowym gospodarce handlowo - taryfowej kolei, która pozostawała dotychczas w swoim rozwoju nieco w tyle za innymi dziedzinami kolejnictwa. Jeden z rozdziałów prawa przewozowego zawiera najważniejsze postanowienia, dotyczące wyposażenia i urządzeń handlowych stacji kolejowych, dokonujących operacji ładunkowych i przewozów pasażerskich.

Artykuł 13 prawa przewozowego głosi: „Stacje otwarte dla wykonywania czynności handlowych w zakresie przewozu ładunków, pasażerów i bagażu powinny odpowiadać wymogom, zapewniającym wykonanie tych czynności“.

Artykuł 21 prawa przewozowego ustala konieczność wyposażenia placów ładunkowych, w zależności od klasy stacji, w niezbędne tory, magazyny, zasobniki dla ładunków sypkich, a także, o ile jest to niezbędne, w specjalnie przygotowane miejsca dla naładunku i wyładunku pojemników lub ładunków ciężkich.

Bardzo ważne są te postanowienia, które dotyczą mechanizacji czynności ładunkowych. W zależności od wielkości przeładunku, przepisy przewidują szerokie zastosowanie dźwigów samochodowych, mostowych, portalowych, łopat mechanicznych oraz budowę estakad, zasobników i torów na podwyższeniu. Szczególnie uwagi udzielono sprawom techniki przeładunku ładunków masowych sypkich oraz ciężkich. Przewidziano możliwość wydzielania dla tych ładunków specjalizowanych rejonów lub nawet całych stacji na większych węzłach kolejowych.

Stosownie do charakteru przewozów przepisy ustalają sposób przygotowania punktów zaopatrzenia wagonów w lód oraz wyposażenia ich w mechanizmy niezbędne dla produkcji lodu. Określa się jakim wymogom winny odpowiadać zmechanizowane place dla przeładunku pojemników, rampy dla przeładunku żywa, miejsca sortowania przesyłek drobnicowych. Przewidziano konieczność instalowania niezbędnych urządzeń przeładunkowych na stacjach stycznych kolei normalno i wąskotorowych.

Wprowadzenie w życie nowego prawa przewozowego — stawia przed transportem kolejowym pilne zadania — dostosowania całego gospodarstwa kolejowego do szybko rosnących w tym zakresie wymogów gospodarki narodowej.

Trzeba przyznać, że stan gospodarstw kolejowych nie wszędzie odpowiada postanowieniom prawa przewozowego. Wiele ekspedycji towarowych nie posiada dostatecznej ilości potrzebnego inwentarza i nie obsługuje należycie zarówno nadawców, jak i odbiorców ładunków. Istotne niedociągnięcia można zauważyć w zakresie utrzymania w stanie należytej sprawności wag wagonowych zarówno na stacjach ładunkowych, jak i na bocznicach przedsiębiorstw, punktów zaopatrzenia w lód, miejsc pojenia żywego inwentarza oraz miejsc oczyszczania wagonów. Niedociągnięcia te należy jak najszybciej usunąć.

Jak wiadomo, około 80 procent wszystkich operacji ładunkowych dokonuje się na bocznicach przedsiębiorstw. Poprzednie prawa przewozowe nie zawierały jednakże żadnych przepisów, które określałyby wymogi w zakresie technicznego uzbrojenia tych bocznic. Powstały niezgodności pomiędzy wzrostem produkcji w

wielu przedsiębiorstwach i rozwojem ich gospodarstw kolejowych, co w rezultacie odbiło się ujemnie na pracy eksploatacyjnej kolei.

W nowym prawie przewozowym udzielono wiele uwagi zagadnieniu usprawnienia pracy służb transportowych. Ustalono normatywy techniczne utrzymania bocznic kolejowych oraz określono podstawowe zasady ich pracy. Ministerstwa i urzędy zostały zobowiązane doprowadzić bocznic kolejowe do stanu zgodnego z wymaganiami postanowień prawa przewozowego.

Długość bocznic kolejowych i ich techniczne wyposażenie (składy, urządzenia przeładunkowe, oświetlenie, łączność telefoniczna, urządzenia sygnalizacji, a w niezbędnych wypadkach wagi itp.) powinny odpowiadać warunkom zapewniającym sprawny naładunek i wyładunek oraz sprawną pracę manewrową zgodnie z planem przewozów i zadaniami w zakresie obrotu wagonów.

Na bocznicach kolejowych o obrocie wagonowym powyżej 100 wagonów na dobę, gdzie pracują parowozy przedsiębiorstw, a także na stacjach, obsługujących te bocznicę, praca eksploatacyjna powinna być, zgodnie z postanowieniami prawa przewozowego, zorganizowana w oparciu o jednolity proces technologiczny. Opracowanie jednolitego procesu technologicznego powinno uwzględniać zastosowanie przodujących metod pracy, przyspieszających obrót wagonów.

Nowe prawo przewozowe ustala obowiązek całkowitego zmechanizowania naładunku i wyładunku wszędzie tam, gdzie obrót wagonowy wynosi stale 10 lub więcej wagonów na dobę. Na tych bocznicach, gdzie ładuje się lub rozładowuje się marszruty, front robót powinien zapewnić dokonanie wszystkich czynności w ciągu najwyżej 2 do 3 obsług.

* * *

Nowe prawo przewozowe podkreśla, że transport kolejowy powinien dokonywać przewozu ładunków, pasażerów i bagażu w ścisłym współdziałaniu z innymi rodzajami transportu, organizując system przewozów bezpośrednich w transporcie łączonym kolejowo-wodnym, kolejowo - samochodowym, kolejowo - wodno - samochodowym, a w razie potrzeby kolejowo-lotniczym oraz innego rodzaju połączeniach.

Specjalny rozdział prawa przewozowego ustala sposób organizowania przewozów w komunikacji bezpośredniej, zasady pracy punktów przeładunkowych, wyposażenie ich w wagi i inne urządzenia potrzebne dla przeładunku. Bez wątpienia, szeroki system norm, regulujących sposoby organizacji przewozów w komunikacji bezpośredniej, będzie wywierał dodatni wpływ na rozwój współpracy pomiędzy różnymi rodzajami transportu.

Prawo przewozowe wymaga od kolejarzy i nadawców przesyłek, aby przy sporządzaniu i realizowaniu planu przewozów postępowali w każdym przypadku i we wszystkich okolicznościach zgodnie z interesami państwa, a nie kierowali się wąskoresortowymi względami. Przepisy wymagają, aby kolej zapewniała podstawianie wagonów do miejsc naładunku i wyładunku zgodnie z planem przewozów oraz aby nadawcy ładowali zgodnie z planem i równomiernie.

Nowe postanowienia, określające odpowiedzialność za realizację planu przewozowego, powinny pobudzić inicjatywę kolejarzy oraz nadawców ładunków. Nadawców zwalnia się od odpowiedzialności za niewykonanie planu naładunku, o ile braki zostaną nadrobione w bieżącej pięciodniówce. Celem nadrobienia braków wagonowych w związku z niepodstawieniem wagonów przez kolej ustalono, zamiast dotychczas obowiązującego okresu miesięcznego, okres 15 dni.

Istotne znaczenie dla gospodarki narodowej posiadają przewidziane prawem przewozowym metody walki z przewozami nieracjonalnymi. Prawo kolejowe po raz pierwszy określa przewozy nieracjonalne i zabrania nadawcom ładunków wykonania przewozów w kierunkach przeciwnych do kierunku głównego potoku dla

*) Opracowano w/g artykułu S. Kuczirina: „Ważny środek usprawnienia przewozów“ Gudok, 9 stycznia 1955 r.

ładunków jednorodnych i mogących się wzajemnie zastąpić. Przepisy nie pozwalają na przewozy zbyt dalekie, tj. takie które przekraczają granice, ustalone schematem normalnych potoków ładunków. Nie wolno przewozić kolejami takich ładunków, które można dostarczyć drogą wodną lub które przewozi się na krótkie odległości do 30 km lub w ramach węzłów kolejowych. Wynika stąd, że Ministerstwo Komunikacji ZSRR jak i naczelnicy zarządów kolei nie mogą pozwalać na przewozy nieracjonalne, pociągające za sobą marnotrawstwo zasobów gospodarki narodowej.

Stosownie do postanowień nowych przepisów, kierownicy oddziałów kolejowych powinni przed początkiem planowego miesiąca uzgodnić z nadawcami sposób wykonania planu przewozowego i zapewnić rytmiczność załadunku w ciągu doby i całego miesiąca oraz w szerokim zakresie marszrutyzację przewozów.

Celem lepszego wykorzystania ładowności i pojemności wagonów prawo przewozowe zobowiązuje kolej do ustalania progresywno - technicznych norm załadunkowych. Wskazano również na potrzebę takiego rozdziału wagonów według miejsc załadunku, aby wagony o dużej ładowności kierować przede wszystkim pod załadunek węgla, rudy, topników i koksu.

Celem lepszego wykorzystania taboru oraz pożyźnienia dostawy ładunków, przepisy ustalają obowiązek marszrutyzacji nadawczej przewozów w zakresie takich ładunków, jak: węgiel kamienny, koks, ruda, paliwa płynne, zboże, drzewo, bawełna, materiały budowlane oraz inne ładunki masowe. W tym samym celu kolej została zobowiązana do zorganizowania na głównych kierunkach przewozów pociągami towarowymi o dużej szybkości.

Jedno z głównych zadań kolei polega na zapewnieniu przewozów przesyłek w całości i w stanie nieuszkodzonym.

Prawo przewozowe określa nowy sposób ustalania wagi poszczególnych ładunków. Nie waży się przesyłek opakowanych, o ile waga przesyłki została zaznaczona na opakowaniu oraz przesyłek, posiadających wagę znormalizowaną. Oprócz tego określenie wagi całego szeregu ładunków będzie dokonywane bez ważenia, przez ich wymierzenie lub obliczenie.

Postanowienia kolejowego prawa przewozowego przewidują rozwój przewozów w pojemnikach oraz wszechstronne usprawnienie obsługi handlowej przedsiębiorstw i poszczególnych obywateli. Powinno ulec znacznemu rozszerzeniu sieć punktów obsługi handlowej, miejskich stacji towarowych, agencji handlowych, biur informacyjnych i ekspedycyjnych i innych przedsiębiorstw specjalizujących się w tym zakresie.

Wiele miejsca poświęcono w nowym prawie przewozowym przewozom pasażerów. Kolej została zobowiązana: stworzyć wygodne warunki podróżowania dla pasażerów, należyście obsługiwać ich na dworcach kolejowych i w pociągach oraz surowo przestrzegać, aby ruch pociągów pasażerskich odbywał się według rozkładu jazdy.

Nowe przepisy wymagają, aby stacje otwarte dla ruchu pasażerskiego posiadały, w zależności od klasy, pomieszczenia dla przyjmowania i wydawania bagażu, przechowalnie, poczekalnie dla pasażerów, pokoje matki i dziecka, czytelnie, urząd pocztowy, telegraf, radiowęzeł, zakład fryzjerski, pogotowie lekarskie, restauracje, bufety, biura informacyjne itp.

Wykonanie nakreślonego przez nowe prawo przewozowe programu technicznego dobrojenia gospodarstw kolejowych w zakresie obsługi handlowej towarów i osób oraz zastosowanie bardziej racjonalnych metod organizacji przewozów, będzie skutecznym narzędziem dla dalszego usprawnienia pracy transportu kolejowego.

MARIAN TEMPCZYK (Warszawa)

Zużycie węgla na wąskotorowych parowozach budowlanych

Jednym z podstawowych źródeł energii przemysłowej i jednocześnie źródłem do tej pory w naszym kraju dominującym jest kocioł parowy.

Działanie wszelkiego rodzaju kotłów polega — jak wiadomo — na wytwarzaniu pary o ciśnieniu znacznie wyższym od atmosferycznego. Ciśnienie to tworzy właśnie energię, która w wypadku parowozów powoduje ich poruszanie się po płaszczyźnie szyn z siłą roboczą, pozwalającą na doczepianie znacznych ciężarów załadowanych na wagony.

Sprężenie pary osiąga się w kotle na skutek podgrzewania zawartej w nim wody przy pomocy spalania węgla.

Znaczenie węgla dla gospodarki narodowej jest ogromne. Węgiel stanowi podstawowe paliwo dla przemysłu, transportu, niezbędny jest dla celów opałowych oraz jako cenny surowiec dla przemysłu chemicznego, stanowi ważną pozycję naszego handlu zagranicznego. Dlatego też Partia i Rząd otaczają produkcję i zużycie tego podstawowego artykułu gospodarki narodowej szczególną opieką. Węgla należy jak najwięcej wydobywać, ale należy także rozsądnie nim gospodarować. Należy go oszczędzać. Tymczasem istnieje w tej dziedzinie szereg marnotrawstw, powodujących duże straty.

Straty te w warunkach przemysłowych można podzielić na 3 rodzaje:

- 1) wynikające z niewłaściwej dystrybucji i gospodarki magazynowej,
- 2) wynikające z niedoskonałości technicznej kotłów parowych,
- 3) wynikające z nieumiejętnego lub niedbałego spalania.

Dwa pierwsze rodzaje nie należą do tematu niniejszej pracy, dlatego też bliżej omówię straty będące rezultatem wadliwego palenia, a następnie postaram się możliwie jasno przedstawić projekt najbardziej — moim zdaniem — zbliżonych do rzeczywistości — norm zużycia węgla na parowozach wąskotorowych.

Radzieccy specjaliści w zakresie gospodarki paliwem na parowozach — D. G. Murzin i B. N. Dieszkin w książce pt. „Ekonomia topliwa na parowozach” (tłum. polskie PPW Wyd. Kom. 1951), wskazując procentowy stosunek wzajemny strat powstających w urządzeniu kotłowym parowozu na skutek jego niedokładności, widzą jednocześnie głęboki związek przyczynowy zwiększania się tych strat nie tylko w stanie technicznym maszyny, ale również w samym sposobie palenia.

Specjaliści ci ustalają, że przy starannym i umiejętnym paleniu dopływa do silnika parowozu 60% ciepła z tej ilości, jaka była zawarta w paliwie rzuconym na ruszt. Strata zatem nieunikniona wynosi około 40%, może ona jednak przy niedbałym lub nieumiejętnym paleniu wzrosnąć do 65%. W tym wypadku silnik otrzymuje tylko 35% przeznaczonego dlań ciepła, zawartego w zużytym węglu.

Wadliwych sposobów palenia bywa bardzo wiele. Najczęściej spotykanymi są: złe regulowanie dopływu powietrza do paleniska, nierównomierne rozmieszczenie węgla, zbyt częste czyszczenie rusztów, brak zwilżania węgla niesortowanego, itp. Stan ten doprowadza do znacznych strat nie tylko na PKP, ale również, choć w mniejszym stopniu, na skutek mniejszej ilości maszyn, i w budownictwie.

Zapobiegając tym stratom można przez wytrwałe szkolenie maszynistów i palaczy. Zaprowadzenie jednak polityki oszczędnościowej — to już drugi, trudniejszy etap

na drodze do uzdrowienia gospodarki węglowej — etap, który rozpoczyna opracowanie i realizację właściwych wskaźników zużycia i systemu premiowania za wykazane oszczędności.

Co w tym zakresie zostało zrobione?

O ile PKP posiadają w tym zakresie poważne sukcesy, to można stwierdzić, że pozostali konsumenci węgla przemysłowego dla celów trakcyjnych, a szczególnie budownictwo, do tej pory nic, albo bardzo niewiele zrobiło.

O ile na PKP można już mówić o systemie oszczędnościowym, to w budownictwie należy dopiero zająć się przeprowadzeniem koniecznych czynności wstępnych, jak: uporządkowanie gospodarki magazynowej, doszkolenie maszynistów i palaczy, opracowanie właściwych wskaźników zużycia.

W pionie budownictwa kolejowego sytuacja jest szczególnie ciężka i wymagająca stanowczych kroków zaradczych, ponieważ:

1) gospodarka magazynowa węglem nie podlega przedsiębiorstwu eksploatującemu ciężki sprzęt maszynowy (PRK6), ale podporządkowana jest korzystającemu z jego usług przedsiębiorstwu inżynieryjno-budowlanemu;

2) organizacja robót ziemnych również leży w wyłącznej gestii wymienionych przedsiębiorstw; tu należy szukać przyczyny — poza rzadkimi wypadkami uzależnienia pomocniczego transportu budowlanego od transportu PKP — że PRK 6 nie ma wpływu na zapewnienie maszynistom maksymalnego wykorzystania parowozów, co utrudnia ustalenie norm w oparciu o wyniki pracy;

3) do tej pory nie ma norm zużycia paliw, a istniejąca prowizoryczna norma zaopatrzeniowa nie została doprowadzona na każde stanowisko pracy.

W budownictwie przemysłowym obowiązuje norma jednolita, uzależniona wprawdzie od efektów pracy parowozu, ale nieuwzględniająca szeregu różnych czynników wywierających niewątpliwie wpływ na zwiększenie lub zmniejszenie faktycznego zużycia węgla, jak np. moc parowozu, jego ciężar własny, kąt nachylenia trasy, ilość i ciężar własny wywrotek itp. Norma ta wynosi 0,5 węgla na KM/h.

Normatywne zalecenia Centralnego Zarządu PRK w jeszcze mniejszym stopniu odpowiadają rzeczywistym potrzebom. Zalecenia te wprawdzie nie dotarły do maszynistów i tylko regulują planowanie zaopatrzenia, ale czynią to w sposób demobilizujący, utrzymując dotychczasowy zawyżony o wskaźnik zużycia na 1 KM/h, wynoszący aż 1,5 kg. Wskaźnik ten posiada jeszcze ten mankament, że zupełnie nie uwzględnia rzeczowego przerobu maszyny.

W obowiązującej formalnie nadal „Tabeli wskaźników techniczno-ekonomicznych dla planowania — część III: Paliwo i smary” — CZ zaleca stosować następujący wzór:

$$M = m \cdot k \cdot N \cdot n, \text{ gdzie}$$

M oznacza ogólną ilość węgla kamiennego przy wartości opałowej 7.000 kcal m — ilość węgla na 1 KM/h ca 1,5 kg, k = współczynnik wykorzystania mocy, t. j. 0,4, N = iloraz ogólnej ilości KM wszystkich parowozów przez ich liczbę, n = ilość godzin pracy maszyn na okres planowany. Na zimę zaleca się wskaźnik wzrostu 1,2, który w przeliczeniu na cały rok wynosi 1,082.

Przykładowo, planując paliwo dla 8 parowozów o mocy 50 KM na 14.400 godzin, otrzymamy następujące wyliczenie:

$$M = 1,5 \cdot 0,4 \cdot \frac{400}{8} \cdot 14400 \cdot 1,082 = 467424 \text{ kg}$$

Zarząd PRK 6 słusznie uprościł powyższy wzór, zarzucając stosowanie współczynnika wykorzystania maszyny i przyjmując jako podstawę do obliczenia wskaźnik 0,6 (iloczyn z pomnożenia 1,5 · 0,4) dla jednej godziny pracy jednego KM w przeciętnych warunkach wydajności ($M = m \cdot N \cdot n$). Tego jednak rodzaju rozwiązania dalekie są jeszcze od doskonałości.

Wzór ten nie tylko, że nie mógł być doprowadzony do maszynistów celem zainicjowania oszczędności węgla, ale nie spełnił pokładanych w nim nadziei, nawet w zakresie planowania. Przyjąwszy czas jako wyłączny miernik zużycia, autorzy „tabeli wskaźników” sami zdyskwalifikowali opracowane przez siebie wytyczne. Okazało się to w przebiegu dochodzenia nad przyczynami przepałów.

Przeprowadzona w tym zakresie analiza za rok 1953 wykazała, że na skutek uznawania, (jako wyłącznego) wskaźnika zużycia w postaci ilości godzin pracy parowozów jedna z baz PRK 6 nie tylko „uniknęła” zarzutu przepałów, ale nawet zdołała wykazać „oszczędności” węglowe, dochodzące poważnej ilości kilkuset ton.

Z wyjaśnień Bazy wynikało więc, że gospodarka węglem przemysłowym na terenie objętym jej działalnością jest wzorowa. Tymczasem nawet powierzchowna lustracja składowisk węglowych, nie mówiąc o samym spalaniu węgla na parowozach, dowodzi poważnych strat w tej dziedzinie.

W celu wyjaśnienia niezgodności pomiędzy planowymi normami a faktycznie oszczędnym zużyciem węgla dokonano w PRK 6 szeregu analiz teoretycznych i przeprowadzono liczne obserwacje praktyczne w zakresie rzeczywistego spalania węgla przez parowozy.

Prace te pozwoliły na wyciągnięcie dwóch nieodparnych wniosków:

1) parowozy zużywają znacznie mniej węgla niż to wynika ze sprawozdawczości,

2) ten stan faktyczny obciąża w znacznie mniejszym stopniu PRK 6, niż PRK inżynieryjno-budowlane w związku z tym, że gospodarka węglem przemysłowym leży w ich kompetencji.

Szczególnie charakterystyczny jest rezultat wyników doświadczeń pracy parowozów w powiązaniu z przerobem rzeczowym. Okazało się bowiem, że w przeciętnych warunkach pracy na różnych budowach, przy różnych profilach trasy, przeciętne zużycie węgla na wypracowanie 1 tonokilometra wynosi 0,576 kg. Tymczasem, w świetle statystyki omawianej bazy, w roku 1953 zużywały eksploatowane przez nią parowozy przeciętnie 1,169 kg węgla rzeczywistego. Po zastosowaniu przeliczeniowego wskaźnika statystycznego, należy przyjąć, że spalano średnio 1,052 kg. węgla o pełnej kaloryczności (7.000 kcal). Dowodzi to niezbicie, że przepały rzeczywiście istniały.

Jednocześnie uzyskujemy dodatkowy argument na tezę, że **podstawowym, choć nie jedynym miernikiem zużycia węgla na parowozach jest ich przerób rzeczowy**. Stąd już niedaleko do bardzo istotnego w niniejszych rozważaniach wniosku o konieczności oparcia na tej podstawie wszelkich prac, zmierzających do wprowadzenia zmian w samym systemie planowania zaopatrzenia w paliwo stałe oraz ustalenia norm, zużycia, nadających się do doprowadzenia na każde stanowisko robocze.

Bezpośrednią obserwację zużycia węgla na parowozach budowlanych przeprowadziłem w okresie od końca sierpnia do połowy października ub. r. Obserwacje objęły maszyny następujących marek fabrycznych: Ryś, Las, Lwa i Henschel.

Przed rozpoczęciem doświadczenia wydano na każdy parowóz ściśle odważoną ilość węgla, w przypadku zaś zaistnienia potrzeby, dodawano podczas pracy maszyny niezbędne uzupełnienia. Po zakończeniu pracy ważono pozostałość. Po odjęciu tej pozostałości od ogólnej sumy wydanej paliwa otrzymano ilość faktycznie zużytej. Z zużycia węgla sporządzano każdorazowo protokoły, podpisywany m. inn. przez zainteresowanego maszynistę i palacza. W tych warunkach można przyjąć, że wyniki zużycia węgla na parowozach zostały osiągnięte całkowicie prawidłowo.

Okazało się, że oparcie badań wyłącznie na mierniku czasu, zupełnie nie daje pojęcia o rzeczywistym zapotrzebowaniu węgla dla parowozu. Wykazują to wyniki obserwacji i analizy przedstawione na tablicach: 1 i 2. Tablica 1 pokazuje wyniki uzyskane przy uwzględnieniu czasu pracy parowozu. Tablica 2 wiąże te wyniki

T A B L I C A 1. Wyniki obserwacji zużycia węgla na tle czasu pracy.

L. p.	Marka fabryczna	Nr. fabryczny	Moc w KM	Czas obserwacji		Rodzaj i klasa węgla	Zużycie na godzinę obserwacji w kg	Zużycie przeliczone w/g współcz. stat.		U w a g i
				Jazda	Postój pod parą			na 1 godz. obserwacji	na 1 godz. obserwacji i 1 KM	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Las	2803	70	2 g. 13 m	1 g. 42 m	Kostka I kl.	33,16	33,16	0,473	Zał. ręcz.
2	"	2718	70	4 g. 40 m	7 g. 05 m	Kostka I kl.	29,79	29,79	0,426	
3	"	3273	70	1 g. 20 m	2 g. 00 m	Orzech II, kl. I	15,01	15,01	0,214	
4	Ryś	2230	70	4 g. i 10 min.*)		Kostka kl. I	26,44	26,44	0,378	
5	"	2160	70	6 g. i 00 min.*)		Niesort kl. II	70,00	63,00	0,900	
6	Lowa	16002	70	5 g. 15 m	6 g. 10 m	Kostka kl. I	25,40	25,40	0,363	
7	"	16030	70	10 g. 00 min.*)		Kostka kl. I	17,80	17,80	0,254	
8	Henschel	23069	50	2 g. 45 m	3 g. 45 m	Niesort kl. II	49,23	44,30	0,886	

*) U w a g a: pełne czasy obserwacji, obejmujące jazdę i postój pod parą łącznie.

T A B L I C A 2. Wyniki obserwacji zużycia węgla na tle przerobu.

L. p.	Marka fabryczna	Ciężar tary = parowóz + zespół wózków w tonach	Długość trasy, rodzaj i kąt nachylenia jazdy obciążonej	Położenie parowozu przy załadunku	Ilość transportów (jazda, tam i z powrotem ")	Ciężar przewiezionej ziemi w tonach	Ogólny ciężar brutto wszystkich transportów	Ilość btkm	Wydajność $\frac{\text{btkm}}{\text{h}}$	Ilość tkm	Zużycie w/g wagi faktycznej		Zużycie w/g współczynnika statyst.	
											na 1 btkm	na 1 tkm	na 1 btkm	na 1 tkm
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	Las	31,5	1200 mb, różny 2%	pod górę	5	202	517	620	158,5	224	0,209	0,580	0,209	0,580
2	"	38,0	1300 mb, wznies. 5%	poziomo	7	378	910	1183	100,7	491	0,296	0,713	0,296	0,713
3	"	25,0	1500 mb, spadek 3%	z góry	2	54	154	231	69,3	81	0,216	0,617	0,216	0,617
4	Ryś	31,3	500 mb, spadek 6%	z góry	10	405	1031	515	123,8	202	0,213	0,544	0,213	0,544
5	"	35,2	2500 mb, wznies. 6%	poziomo	6	292	714	1785	297,5	729	0,235	0,576	0,211	0,518
6	Lowa	34,6	1300 mb, wznies. 5%	poziomo	6	324	739	961	84,1	421	0,302	0,689	0,302	0,689
7	"	34,6	1500 mb, wznies. 5%	poziomo	2	108	246	369	36,9	162	0,482	1,098	0,482	1,098
8	Henschel	31,4	2500 mb, wznies. 6%	poziomo	6	292	669	1672	257,2	729	0,191	0,439	0,172	0,396

z wielkością przerobu. Parowozy o jednej mocy 70 KM wypaliły na godzinę obserwacji krańcowo różne ilości paliwa a mianowicie od 15 kg. aż do 63 kg. Przy bezkrytycznym oparciu się na bezwzględnych liczbach zużycia mogłoby się nieślusnie wydawać, że najdroższy pod względem zużycia węgla jest parowóz 2160, następnie nr 23069, a najtaniej pracuje parowóz nr 3273. (Tablica 1). Wnikliwsza jednak analiza skłania do uwzględnienia różnic w warunkach pracy, właściwościach samej maszyny itp. Przy projektowaniu wskaźników zużycia, które muszą być doprowadzone do każdego maszynisty, niemożliwym jest uwzględnienie wszystkich tych różnic.

Dopiero Tablica 2 daje realne pojęcie o kształtowaniu się zużycia węgla. I tak okazuje się, że parowozy, które w tablicy 1 wypadły najniekorzystniej, pracują w zasadzie najbardziej ekonomicznie. Parowóz 2160 wypalił wprawdzie na godzinę obserwacji prawie 5 razy tyle węgla co parowóz nr 3273, a przeszło 2 razy tyle co 2803, ale za to wyprodukował 8 razy tyle tkm, co pierwszy z nich i niemal 3 razy tyle, co drugi. Parowóz 23069, który w przeliczeniu na 1 KM i 1 godzinę zatrudnienia spalił 3 razy więcej niż nr 16030, wyprodukował jednakże usprawiedliwiając ten fakt ilość tkm.

Ale tonokilometry to jeszcze nie wszystko. Wprowadzenie ich jako miernika nie wyklucza jeszcze szeregu

różnic kłopotliwych do uwzględnienia w regulaminie norm zużycia węgla, nadającym się do przekazania na każde stanowisko robocze. Tonokilometry to w okresie przejściowym — do chwili uzyskania możliwości wykorzystywania bardziej pełnowartościowego miernika — prawie pewna podstawa do planowania zużycia węgla. Dowodzi tego choćby praktyka stosowana w budownictwie przemysłowym.

Co jest jednak tym pełnowartościowym miernikiem?

Wydaje się, że takim miernikiem jest **bruttotonokilometr w połączeniu z czasem**. Wskaźnik ten uwzględnia nie tylko wielkość pracy wyrażonej w tonokilometrach przewożonego ładunku, ale również ciężar samego pociągu przy przewozie ładunku i w przebiegu próżnym. Jest to bardzo istotne szczególnie przy transportach ziemi, dokonywanych trakcją parową. Ciężar tary tj. parowozu i koleb przewyższa znacznie ciężar przewożonej ziemi (tablica 2), z czego wynika prosty wniosek, że na pokonywanie oporu bezwładności tary, parowóz zużywa znaczną część niezbędnego w pracy węgla.

Podzielenie globalnych ilości bruttotonokilometrów, zwanych w dalszym ciągu **btkm**, przez czasy obserwacji poszczególnych maszyn, dały w efekcie ilość btkm/h, które w zestawieniu z ilościami węgla rzeczywiście

spalonego w ciągu 1 godz. pracy kotła, skorygowanymi wg statystycznego wskaźnika przeliczeniowego dla węgla o niższej niż 7000 kcal kaloryczności, dały się przedstawić w postaci przebiegu linii AB na wykresie. Punkty, przez które ta linia przebiega, odpowiadają rzeczywistym wynikom obserwacji terenowej. Ponieważ jednak w toku doświadczeń zaobserwowano znaczny wpływ na zużycie węgla wywierany przez większe wzniesienia trasy, złe układanie węgla na palenisku, brak przystosowania rusztów do palenia niesortem itp. należy przyjąć hipotezę, że przy prawidłowym spalaniu i mniej więcej jednolitym, najbardziej typowym nasileniu wzniesień do 5‰ linia ta przybierze kształt niemal idealnej krzywej CD, która stanowi właściwą wykład-

nię kształtowania się wskaźnika zużycia węgla w zależności od wydajności wyrażonej pracy w btkm/h.

Krzywa CD bierze swój początek przy 0 btkm. wydajności, tj. przy postoju pod parą podczas przerw w pracy, kiedy dla utrzymania w kotle ciśnienia roboczego niezbędne jest spalanie 14 kg. węgla I kl. na 1 godzinę, uwzględnia poza tym małe potrzeby zużycia paliwa przy niskich wydajnościach osiąganych podczas załadunku ręcznego, obrazuje wreszcie proporcjonalny wzrost zużycia w zależności od wzrostu przerobu maszyny, wyrażonego w btkm/h.

Uproszczony liczbowy sposób przedstawienia tabeli norm zużycia węgla na wąskotorowych parowozach budowlanych przybierze formę poniższego zestawienia:

Ilość btkm/h	0	20	40	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240	260	280	300	320	340	360	380	400	418
Ilość węgla w kg/h	14	14,5	16	18	20	23	26	29,5	33	37	41	45	49,0	54	58,5	63,5	68,5	73,5	79,5	86,5	95	110

Przedstawione w powyższym zestawieniu normy przewidziane są dla najbardziej typowych wzniesień trasy przy jeździe pod pełnym obciążeniem, tj. kiedy kąt wzniesienia trasy wynosi przeciętnie dla całej długości nie mniej niż 0 ‰ i nie więcej niż 5 ‰. Jeżeli kursy ładowne odbywają się na trasie opadającej w dół, tj. kiedy transporty dokonywane są siłą własnego ciężaru bez udziału pracy maszyny, powyższe wskaźniki ulegają obniżeniu do 0,8 normy. Jeżeli trasa transportu ładownego przekroczy w ogólnym swoim przebiegu profil 5‰ wzniesienia, zużycie węgla podwyższa się do 1,1 normy.

spadku temperatury zewnętrznej poniżej 0° C, normy robocze zużycia węgla (podczas pracy) winny być podwyższone o 15% (dotychczasowe zalecenia CZ PRK przewidują w tym wypadku 20%).

Jako węgiel normalny, czyli tzw. obliczeniowy, którego współczynnik wartości opałowej winien wynosić 1,0 należy, moim zdaniem, z uwagi na odmienną palenisk wąskotorowych parowozów budowlanych od parowozów PKP, przyjąć węgiel o wartości 7.000 kcal, zgodnie z dotychczasowymi zaleceniami CZ PRK.

W oparciu o to można przeliczać wartość opałową spalonego na parowozach węgla przy pomocy tabeli współczynników statystycznych stosowanych w PKP.

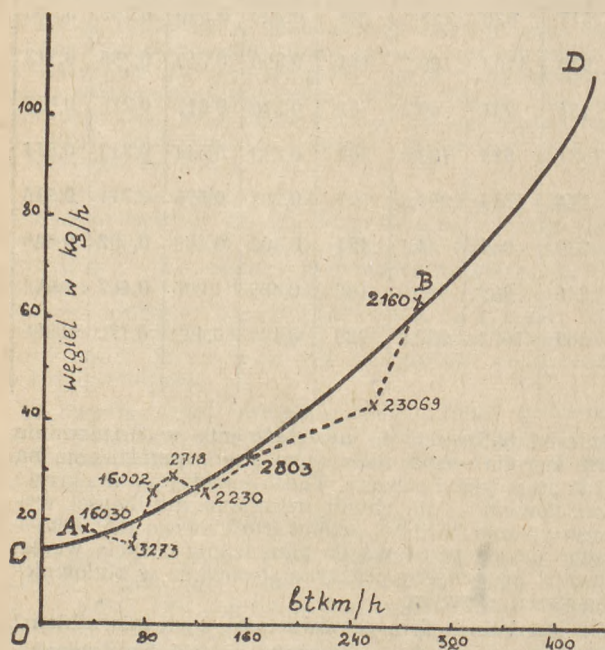
Dla doprowadzenia proponowanych norm na poszczególne stanowiska robocze tj. do maszynistów i co za tym idzie — dla wprowadzenia zasady stałego oszczędzania paliwa na każdej maszynie oraz dla wprowadzenia sprawnego systemu premiowania za wykazane oszczędności, potrzebne są następujące dane w dziennych raportach z pracy maszyn, sporządzanych przez maszynistów dla każdej zmiany roboczej: 1. przeciętna zawartość ziemi w 1 kolebie wg. oceny kierownictwa budowy, 2. Ilość i rodzaj wywrotek, 3. Ilość kursów próżnych i ładownych, 4. długość trasy, 5. przeciętny kąt wzniesienia trasy, 6. ilość godzin przebywania maszyny pod parą od chwili uzyskania ciśnienia roboczego do zakończenia zmiany, 7. ilość spalonego węgla, przy czym węgiel zużyty na rozpalamie należy podawać osobno. Do tej pory maszyniści podają w raportach informacje wymienione w punktach: 4, 6 i 7. Wynika stąd, że wprowadzenie proponowanego systemu wskaźników wymaga tylko nieznacznego uzupełnienia, przy czym pamiętać należy, że i tak wszystkie informacje od 1 do 7 maszyniści otrzymują od kierowników budów, którzy swoimi podpisami na raportach potwierdzają ich zgodność ze stanem faktycznym. Samo rozliczenie spalonego węgla oraz wykazanie oszczędności lub przepałów byłoby dokonywane jeden raz w miesiącu przez techników gospodarki paliwami i smarami na bazach sprzętowych.

Tyle co do zalet proponowanych norm.

Co do wad, nie da się wiele powiedzieć przed zastosowaniem tych norm w praktyce. Zdaniem jednak fachowców pionu budownictwa kolejowego, normy są opracowane starannie. Słabą ich stroną jest brak możliwości natychmiastowego zastosowania w planowaniu zaopatrzenia. Wydaje mi się jednak słuszne i postępowe w stosunku do dotychczasowego opracowywania planów zaopatrzenia w resorcie budownictwa kolejowego, przyjęcie na rok 1955 zasady uwzględniania wielkości przerobu wyrażonego w tkm. Dopiero plan zaopatrzenia w węgiel na rok 1956 można będzie budować na właściwej podstawie, tj. na mierniku przerobu wyrażonym w bruttotonokilometrach. Nastąpi to oczywiście pod warunkiem natychmiastowego uzupełnienia obecnej formy sprawozdawczości o brakujące dane.

W zakończeniu wypada zaznaczyć, że proponowane powyżej wskaźniki zostały przyjęte jako tymczasowe normy zużycia, obowiązujące od 1.I.1955 r., w całym PRK-6.

wykres proponowanych norm



Objaśnienie: 1. znaki X = wyniki obserwacji
2. linia ---- AB = łączy wyniki obserwacji
3. linia — CD = krzywa norm

Niezależnie od węgla zużywanego podczas pracy, spala się w palenisku parowozu codziennie określoną ilość węgla przy rozpalamiu. Na podstawie przeprowadzonych doświadczeń proponuję przyjąć dla tego celu 35 kg. na jedno rozpalenie. Normę podwójną, tj. 70 kg. przewidzieć należy dla rozpalamia parowozu zimnego, tj. po dłuższej przerwie w pracy (powyżej 48 godz.) i przy temperaturze otoczenia poniżej 0 st. C. Ilość drewna, przeznaczonego na podpałkę, nie może przekroczyć jednorazowo 15 kg. W okresie zimowym, tj. przy

T. KERN-JĘDRYCHOWSKI (Warszawa)

O prawidłową metodę obliczania gotowości technicznej

(Art. dyskusyjny)

Zagadnienie gotowości technicznej taboru w swej najbardziej syntetycznej formie jest przedstawione w postaci jednej liczby mniejszej od jedności zwanej współczynnikiem gotowości technicznej taboru, a wyrażającej stosunek taboru gotowego technicznie (sprawnego) do taboru posadanego w inwentarzu. Współczynnik ten jest podstawowym planem i obrazem pracy pionu technicznego.

Szybki rozwój naszego przemysłu samochodowego stawia przed zagadnieniami obsługi technicznej nowe, socjalistyczne wymogi — z pracy sposobem chałupniczym, musimy przejść na nowoczesną taśmową obsługę. Przejście z metod pracy rzemieślniczych na przemysłowe wymaga równoczesnego przejścia na wyższy poziom sposobu planowania. Stać się musi ono bardziej precyzyjne w określaniu zadań i wyników. Współczynnik gotowości technicznej, jak to wyżej podano, określa stosunek taboru sprawnego technicznie do posiadanego ogółem. Różnica pomiędzy obu tymi wielkościami obejmuje tabor w przestoju technicznym. Im przestój techniczny będzie mniejszy, to znaczy, im praca pionu technicznego będzie sprawniejsza, tym wyższy uzyskamy współczynnik gotowości technicznej. Dążyć winniśmy, aby współczynnik ten zbliżał się do cyfry 1, którą stanowi maksimum gotowości technicznej.

Musimy w pełni zdać sobie sprawę ze znaczenia gotowości technicznej taboru dla transportu samochodowego. Zależność produkcji od współczynnika gotowości technicznej jest wprost proporcjonalna i dlatego ma on decydujące znaczenie w całokształcie gospodarki samochodowej, stąd wynika troska o rozwój zaplecza technicznego i znaczenie służby technicznej w transporcie.

Samochód dla swej sprawności wymaga pewnych zabiegów technicznych, które można podzielić na dwie główne grupy: normowane i nienormowane. Do normowanych należą naprawy główne, średnie i obsługi okresowe. Do nienormowanych w pierwszym rzędzie naprawy awaryjne, a następnie przestoje z braku części, ogumienia, materiałów pędnych, rejestracji, obsady wozu i t. p.

Przestoje normowane są ujęte normami ustalającymi okresy w kilometrach przebiegu, w jakich ma nastąpić poszczególny zabieg techniczny, oraz czasem w dniach lub godzinach trwania zabiegu. W zależności od eksploatacji pojazdu, normy przebiegów mogą w wykonaniu ulec przekraczaniu lub nieosiąganiu. Dotyczy to wyłącznie przebiegów między naprawami głównymi i średnimi, gdyż obsługi okresowe, a zwłaszcza obsługa codzienna (OC) winny być bezwzględnie wykonywane zgodnie z normami, jako noszące charakter typowo profilaktyczny. Również czas napraw może ulegać skracaniu czy wydłużaniu, w zależności od organizacji i stopnia kwalifikacji personelu. Są to więc wycinki działalności, gdzie właściwie pojęte i postawione współzawodnictwo może w znacznym stopniu przyczynić się do podniesienia współczynnika gotowości technicznej.

Inaczej wygląda zagadnienie przestojów nienormowanych. Teoretycznie, a w najbliższej przyszłości również praktycznie winny być one zlikwidowane. Obecna ich legalizacja ma swoje źródło w stosunkowej młodości przemysłu motoryzacyjnego kraju. Poszczególne gałęzie tego przemysłu nie idą „krok w krok“, wyprzedzając się niejednokrotnie nawzajem, co powoduje okresowe dysproporcje w zaopatrzeniu w poszczególne artykuły.

Niektóre jednak z przestojów nienormowanych wynikają i z wad organizacyjnych poszczególnych przedsiębiorstw samochodowych. Do nich należą: brak obsady wozu, brak rejestracji, a nawet brak zaopatrzenia, które niejednokrotnie jest wynikiem bieżącego

oczekiwania na dopływ tegoż, podczas gdy w porę dokonana interwencja mogła spowodować terminowość dostawy.

Obecnie obowiązujący system planowania i sprawozdawczości rozlicza podane wyżej przestoje tak normowane, jak i nienormowane miernikiem wozodni. Tymże samym miernikiem określa się ilość posiadanego taboru. Ażeby więc wyliczyć wg podanej na wstępie definicji współczynnik gotowości stosuje się wzór:

$$AT = \frac{Di - Dpt}{Di} \text{ lub } AT = \frac{Dgt}{Di}$$

gdzie AT — oznacza współczynnik gotowości technicznej,

Di — ilość wozodni posiadania taboru,

Dpt — ilość wozodni przestoju technicznego taboru,

Dgt — ilość wozodni gotowości technicznej taboru.

Należałoby się zastanowić nad wielkością wozodnia, gdyż jest on podstawą wzoru. Wozodzień jest iloczynem dnia przez pojazd, a więc np. 10 dni przestoju technicznego 2-ech samochodów uczyni 20 wozodni przestoju. Analogicznie rozlicza się wozodni inwentarzowe, tj. posiadania. Tą samą metodą oblicza się również ilość taboru w eksploatacji, czyli w pracy.

Układ taboru w pracy, jest tak silnie związany z zagadnieniem gotowości technicznej, że musimy kilka zdań i jemu poświęcić. Między ilościami taboru gotowego technicznie, a taborem w pracy, licząc w wozodniach, istnieje pewna różnica, nazwana przestojem eksploatacyjnym, obejmująca przestój spowodowany niedogodnymi warunkami atmosferycznymi, niektórymi świętami oraz teoretycznym brakiem pracy. Po odjęciu od wozodni gotowości technicznej wozodni przestoju eksploatacyjnego otrzymujemy wozodni pracy, które przyrównane do wozodni inwentarzowych (posiadania) dają wielkość zwaną współczynnikiem wykorzystania taboru, wg wzoru:

$$A = \frac{Dgt - Dpe}{Di} \text{ lub } A = \frac{De}{Di}$$

gdzie A — oznacza współczynnik wykorzystania taboru,

Dpe — „ ilość wozodni przestoju eksploatacyjnego,

De — „ ilość wozodni pracy taboru.

Powracając do wozodnia jako miernika i jego wpływu na wielkość współczynnika gotowości technicznej i wykorzystania taboru, należałoby się zastanowić, czy właściwie on odzwierciedla poszczególne wielkości i czy obecny etap nie wymaga precyzyjniejszej formy obliczeń, o czym była mowa na wstępie. Wozodzień jest to okres stosunkowo bardzo długi, liczy bowiem 24 godziny. Z drugiej strony określa pojazd bez względu na jego cechy, z których zasadniczą jest nośność. Ponieważ, jak to powiedzieliśmy, wozodzień jest długim okresem, należało więc ustalić dolną granicę, od której będzie się go liczyć. Przyjęto jako tę granicę 1 godzinę, a więc gdy pojazd przepracował w ciągu dnia przynajmniej jedną godzinę, to zalicza mu się jeden wozodzień pracy, jak również jeden wozodzień gotowości technicznej.

Z wozodniami pracy nie jest jeszcze tak źle, ponieważ eksploatacja wykorzystuje wóz sprawny do maksimum, aby uzyskać jak największą produkcję, za którą jest odpowiedzialna. Natomiast z wozodniami gotowości technicznej sprawa wygląda gorzej.

Zdarza się niejednokrotnie, że pion techniczny, ratując wykonanie swego planu, czyli osiągnięcie współczynnika gotowości technicznej, „wypycha” samochód, który po godzinie defektuje i wraca na Stację Obsługi. Mimo to pojazd taki ma wozodzień zaliczony i podnosi wykonanie planu. Z drugiej strony obsługa techniczna, chcąc wykazać się jak najwyższym współczynnikiem gotowości technicznej, obsługuje w pierwszym rzędzie tabor łatwiejszy, do którego z reguły należą samochody niskotonażowe mimo, że eksploatacji nie jest wszystko jedno, czy otrzymała samochód 3 tonowy, czy też zespół 17 ton.

Te przykłady może przejawiać, wyraźnie wskazują, że obecna metoda zbyt uproszcza zagadnienie rozliczania gotowości i że należy bezwzględnie szukać nowych słuszniejszych dróg.

Z dwóch istotnych z punktu widzenia eksploatacji momentów, podanych wyżej, tj. czasu dysponowania taborom sprawnym oraz nośności tego taboru wynika, że idealnym miernikiem byłaby tonogodzina. Stąd potencjał taborowy w poszczególnych układach, tj. posiadania, gotowości technicznej oraz w pracy, należałoby obliczać w tonogodinach. Wzajemne stosunki dałyby prawidłowy obraz osiągnięć poszczególnych współczynników.

Teoretycznie zagadnienie w podanej wyżej formie można uważać za rozwiązane. Należy się jednak zastanowić, w jakim stopniu jest rozwiązywalne technicznie wprowadzenie do planu i sprawozdawczości tonogodzin w poszczególnych układach.

Układ najszerszy — obejmujący tabor w posiadaniu nie nastęrczy specjalnych trudności. Obecne schematy planów i sprawozdań obejmują tabor w układzie grupami jednakowego tonażu, przy wyliczaniu ilości wozodniami, wystarczy zatem pomnożyć wozodni każdej grupy przez jej tonaż jednostkowy i przez 24 godziny, aby otrzymać potencjał taborowy w mierniku tonogodzin.

Trudniej sprawa wygląda z gotowością techniczną. Ażeby uzyskać ilość tonogodzin przestoju technicznego należałoby ustalić wszystkie normy obsługowo-naprawcze w godzinach, dla każdej marki oddzielnie i indywidualnie dla każdego pojazdu wyliczać plan i wykonanie tonogodzin tegoż przestoju.

Jeszcze bardziej sprawa komplikuje się przy wyliczaniu tonogodzin pracy specjalnie po stronie planu, bowiem na każdy pojazd sprawny należałoby ustalić w zależności od jego warunków ekonomicznych reżim dnia pracy i stąd wyliczać planowane tonogodziny. Moment sprawozdawczy w tym wypadku jest łatwo rozwiązalny, gdyż podstawowy dokument sprawozdawczy, „karta drogowa”, opiewa na poszczególny pojazd i rejestruje czas jego pracy; można by więc wprowadzić dodatkową rubrykę — ilość wykonanych tonogodzin i otrzymalibyśmy żądany efekt przez pomnożenie pracowanych godzin przez tonaż pojazdu.

Ostatnim z podstawowych momentów, wynikłych ze zmiany miernika obliczeniowego, jest cyfrowość wielkości współczynników i kwestia porównywalności z mionionymi okresami. Przyjmując dla przykładu 2 samochody jeden 3-tonowy, a drugi 7-tonowy, to przy założeniu, że w okresie 1-go miesiąca, przy starej metodzie, samochód 3-tonowy miał 6 dni przestoju technicznego i w pracy był 22 dni, zaś samochód 7-tonowy miał 12 dni przestoju techn. i w pracy był 17 dni, współczynniki będą się kształtowały:

$$At = \frac{60 - 18}{60} = 0,7 \quad A = \frac{22 + 17}{60} = 0,65$$

Obliczając powyższy przykład w tonogodinach otrzymamy:

tonogodziny posiadania:

$$30 \cdot 3 \cdot 24 + 30 \cdot 7 \cdot 24 = 7200 \text{ tonogodzin.}$$

tonogodziny przestojów technicznych, przyjmując każdy wozodzień jako 24 godziny,

$$\text{uzyskamy } 6 \cdot 3 \cdot 24 + 12 \cdot 7 \cdot 24 = 2448 \text{ tonogodzin,}$$

tonogodziny pracy, przyjmując reżim dnia dla samochodu 3 t. — 9 godzin zaś dla 7 ton. — 14 godz.,

$$\text{uzyskamy } 22 \cdot 3 \cdot 9 + 17 \cdot 7 \cdot 14 = 2260 \text{ tonogodz.}$$

Stąd uzyskane współczynniki wyniosą:

$$AT = \frac{7200 - 2448}{7200} = 0,66 \text{ (zaokrągl.) i}$$

$$A = \frac{2260}{7200} = 0,31 \text{ (zaokrągl.)}$$

Jak widzimy, przykład ten obliczony w dużych zaokrągleniach, wykazuje ogromną różnicę w liczbowym ujęciu wskaźników obu metod; sprawa ta winna być przeszkodą tylko w pierwszych okresach do czasu nabycia doświadczenia w ocenie prawidłowości kształtowania się wyliczonych nową metodą współczynników.

Istotną trudnością będzie ustalanie planowanych i wykonanych przestojów technicznych. W przykładzie podanym wyżej zagadnienie jest uproszczone przez przyjęcie 1 wozodnia jako 24 godzin, ale prawidłowo, tak plan, jak i wykonanie musi wykazać faktyczne przestoje w godzinach i wówczas współczynnik gotowości technicznej będzie się kształtował dużo wyżej, niż to wykazuje przykład, powiększając tym samym przedział między wartościami liczbowymi obu współczynników.

Zachodzi teraz pytanie, czy może być jakaś pośrednia metoda?

Rezygnując z elementu tonażu, lub też elementu czasu w metodzie wyżej dyskutowanej, uzyskuje się już coś pośredniego. Naszym zdaniem, nie daje to jednak pożądanego efektu dokładności.

Przy okazji omawianego zagadnienia obliczania gotowości technicznej, warto poruszyć również sprawę systemu premiowania, który obecnie nakłada odpowiedzialność za jego kształtowanie się wyłącznie na przedsiębiorstwo posiadające tabor, podczas gdy okres absorbujący lwia część przestojów przypada na naprawy główne, wykonywane z reguły w warsztatach obcych.

Gdyby ten okres planowany na normach naprawczych był dotrzymywany, nie byłoby żadnej kwestii spornej; naprawy w warsztatach obcych są jednak przeterminowywane i to niejednokrotnie o 200 do 300% planowanego przestoju i za to odpowiada przedsiębiorstwo, będące właścicielem pojazdu. Czy nie słuszne byłoby zatem rozdzielić współczynnik gotowości technicznej na dwie części: jedną wynikłą z własnych obsług technicznych i drugą z obcych i odpowiedzialnością za poszczególne części w sensie wykonawczym i premiowym obciążyć odpowiednio przedsiębiorstwo i warsztaty naprawcze?

Połączenie ostatniego wniosku z omawianą metodą uprecyzynienia obliczania współczynnika gotowości technicznej przysporzyłoby w pierwszym okresie dużo pracy; wydaje się jednak, że uzyskane efekty winny pokryć straty i przynieść jeszcze dodatkowe korzyści.

Oszczędzanie węgla wzmacnia

potencjał gospodarczy naszego kraju.

WL. GÓRSKI (Szczecin)

O uporządkowanie prawa przewozowego transportu drogowego

Ogłoszony w roku bieżącym projekt kodeksu cywilnego nie zawiera w ogóle przepisów, dotyczących umowy o przewóz i umowy spedycji. Ustawodawca polski może w tym względzie powołać się na wzór ZSRR, gdzie kodeksy cywilne republik związkowych także nie zawierają przepisów przewozowych, pozostawiając uregulowanie całokształtu stosunków wynikających z przewozu i spedycji przepisom specjalnym — kodeksom, względnie regulaminom — odrębnym dla każdego rodzaju transportu. Koncepcja taka wydaje się słuszna i w pełni uzasadniona: pozwala na odzwierciedlenie w normach prawnych specyfiki danego rodzaju transportu. Zakłada jednak konieczność uregulowania w przepisach przewozowych poszczególnych rodzajów transportu całokształtu skutków prawnych, wynikających z przewozu i spedycji, jak również zakłada odpowiedni poziom teoretyczny tych przepisów. Jeżeli w poszczególnych rodzajach transportu obowiązują będą specjalne przepisy przewozowe, kodeksy, względnie regulaminy, regulujące wyczerpująco stosunek przewozu, tak jak to czyni np. nowe prawo kolejowe z dnia 24.XII.1952 r., przepisy ogólne dotyczące przewozu i spedycji w kodeksie cywilnym staną się zbędne. Do stosunków przewozu będą miały zastosowanie jedynie najogólniejsze przepisy prawa cywilnego, jak na to wskazuje np. art. 130 nowego prawa kolejowego.

Koncepcja autorów kodeksu cywilnego, w zasadzie słuszna, pociągnąć może za sobą w obecnej sytuacji daleko idące konsekwencje. W przypadku bowiem wejścia w życie kodeksu cywilnego uchylone zostaną jednocześnie przepisy obowiązujące w zakresie przewozu i spedycji a zawarte przede wszystkim w kodeksie handlowym. Nie ma wprawdzie powodu żałować przestarzałych, niedostosowanych do systemu gospodarki planowej i potrzeb socjalistycznego obrotu przepisów, tym niemniej należy tu zauważyć, iż wprowadzenie w życie kodeksu cywilnego i uchylenie przepisów kodeksu handlowego stworzy w systemie prawa przewozowego, a w szczególności prawa drogowego, poważną lukę i powiększy jeszcze chaos w zakresie uregulowania prawnego tej, tak ważnej gałęzi gospodarki narodowej. Sytuacja bowiem w zakresie uregulowania prawnego przewozu w transporcie drogowym nie może być żadną miarą uznana za zadowalającą. Prawo przewozowe, jako całość, stanowi niewątpliwie najbardziej zaniedbany dział prawa w Polsce. Szczególnie zaś niepokojący stan przedstawia prawo drogowie.

Jeżeli chodzi o stosunki administracyjne w zakresie transportu drogowego, to zostały one już w zasadzie uporządkowane. Podstawowym aktem prawnym jest tutaj ustawa o transporcie drogowym z dnia 3.I.1951 r. (Dz. U. nr 4, poz. 26) oraz wydane na jej podstawie rozporządzenia wykonawcze. Ani jednak sama ustawa ani przepisy wykonawcze nie regulują stosunków cywilnych (majątkowych), wynikających z działalności eksploatacyjnej przedsiębiorstw transportu drogowego, z umów przewozu i spedycji. Uregulowanie tych stosunków nastąpić ma w formie wydania regulaminów przewozowych w y c h ustalających zasady zarobkowego transportu na drogach publicznych (art. 8 pkt. 1 ustawy). Ustawa powierza wydanie wymienionych regulaminów — w formie rozporządzenia — Ministrowi Transportu Drogowego i Lotniczego (w tekście ustawy: Min. Komunikacji) w porozumieniu z Przewodniczącym PKPG oraz Min. Sprawiedliwości, Gospodarki Komunalnej, Handlu Wewnętrznego, Handlu Zagranicznego oraz Min. Finansów. Istnieje tedy podstawa prawna do uporządkowania prawa przewozowego w transporcie drogowym oraz wskazana forma, w jakiej przepisy przewozowe mają być wydane, a mianowicie forma regulaminów. Jednakże, pomimo że już 4 lata upły-

nęły od daty wydania ustawy o transporcie drogowym, regulaminy przewozowe transportu drogowego nie zostały dotychczas opracowane. Co więcej, nic nie wiadomo o postępach prac przygotowawczych w tym zakresie. Ogłoszony w numerze 9 z 1953 „Transportu” artykuł M. Urbana — „Prawo przewozowe transportu samochodowego” — nawiązuje do podjętych w tym zakresie prac. Jednakże od tego czasu sytuacja nie uległa zmianie i regulaminów jak nie było tak nie ma. Co się tyczy merytorycznej strony zagadnień, poruszonych w artykule M. Urbana, to nie nasuwają one naogół poważniejszych zastrzeżeń i stanowią mogą podstawę do dyskusji przy opracowaniu regulaminów przewozowych. Pewne zastrzeżenia natury formalnej budzić może jedynie koncepcja autora, sugerująca wydanie jednego regulaminu transportu drogowego, przy pozostawieniu jedynie przepisów porządkowych i taryf odrębnych dla każdego rodzaju transportu, jako to transportu samochodowego, konnego i tramwajowego. Koncepcja ta idzie niewątpliwie po linii rozwojowej prawa przewozowego, zmierzającej do maksymalnego ujednolicenia przepisów przewozowych (p. niżej) jednakże wydaje się stać w sprzeczności z literalnym brzmieniem art. 8 ustawy, zapowiadającym wydanie regulaminów, a nie jednego regulaminu. Druga uwaga odnośnie tego, sformułowanych w w. w. artykule M. Urbana, wynika z projektu uchylecia przepisów prawa cywilnego w zakresie przewozu. W związku z tym przy opracowaniu regulaminów przewozowych należy zwrócić uwagę na to, by normowały one wyczerpująco całokształt stosunków, wynikających z przewozu i spedycji, podobnie jak to czyni dekret o przewozie przesyłek i osób kolejami.

Ogłoszenie projektu kodeksu prawa cywilnego, pozostawiającego całkowite uregulowanie stosunków przewozu odpowiednim przepisom przewozowym w zakresie poszczególnych rodzajów transportu — stawia przed resortem transportu drogowego zagadnienie pilnego uporządkowania stanu prawa przewozowego na swym odcinku. Chodzi o to, aby wprowadzenie w życie kodeksu cywilnego i uchylenie przepisów kodeksu handlowego nie zastało resortu nieprzygotowanym. Winno stać się bodźcem do energiczniejszej akcji w tym zakresie.

Obecnie sytuacja w zakresie uregulowania prawnego transportu drogowego jest bardzo skomplikowana i daleka od doskonałości. W zakresie tym mamy bowiem do czynienia z mozaiką rozmaitych przepisów, pochodzących przeważnie z formacji kapitalistycznej, przestarzałych i niedostosowanych do potrzeb socjalistycznego transportu. I tak: W zakresie transportu samochodowego obowiązują wciąż jeszcze dwa regulaminy z 1932 r. (Dz. U. nr 104, poz. 868) a mianowicie: 1) regulamin przewozu osób autobusami i dorożkami samochodowymi, oraz 2) regulamin przewozu towarów pojazdami mechanicznymi. Podstawa prawna wydania w. w. regulaminów, to znaczy ustawa o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi — z dnia 14.III.1932 r. została już uchylona postanowieniem art. 15 ustawy o transporcie drogowym. Regulaminy same jednakże pozostają na razie w mocy do chwili wydania nowych przepisów w tym zakresie.

Jeżeli chodzi o przewóz osób tramwajami, to w tym względzie obowiązuje nadal regulamin, wzorowany w znacznej mierze na uchylonym już regulaminie przewozu osób kolejami (RPO). Wymienione regulaminy nie normują jednakże całokształtu stosunków prawnych, wynikających z przewozu danymi środkami transportu, w szczególności nie normują np. zagadnienia odpowiedzialności przewoźnika. W zakresie tym wchodzi więc z konieczności w zastosowanie — posiłkowo — przepisy kodeksu handlowego względnie kodeksu zobowią-

wiązań, nie uwzględniające, jak wiadomo należycie specyfiki przewozu, w szczególności specyfiki przewozu danymi środkami transportu. Jeżeli chodzi o transport pojazdami bez napędu mechanicznego (transport konny), to w ogóle brak jakichkolwiek przepisów specjalnych w tym zakresie i w przedmiocie tym przepisy kodeksu handlowego i kodeksu zobowiązań mają zastosowanie bezpośrednie i wyłączne.

Niektórym brakom, wynikającym z przedstawionej wyżej sytuacji prawnej, usiłuje zaradzić taryfa towarowa transportu samochodowego i spedycji, obowiązująca od dnia 1.II.1952 r. Taryfa ta zawiera szereg postanowień o charakterze prawnym, a dotyczących umowy przewozu, spedycji i składu. Taryfa ustala w szczególności pewne zasady w przedmiocie listu przewozowego, zawarcia i wykonania umowy, terminu dostawy, postępowania reklamacyjnego (fakultatywnego) itp. Jednakże i przepisy taryfowe nie regulują bynajmniej całokształtu stosunków, wynikających z produkcji transportowej samochodami ciężarowymi oraz z usług spedycyjnych. Nie regulują w szczególności zagadnienia odpowiedzialności przewoźnika, spedytora, przedsiębiorstwa składowego, terminu przedawnienia roszczeń itd. Oczywiście, omawiana taryfa nie jest zapowiadającym regulaminem, nie może więc być uznana za ostateczne i wyczerpujące uregulowanie prawne na tym odcinku. Ma ona niewątpliwie charakter prowizoryczny. Obecnie nadszedł już czas uporządkowania sytuacji prawnej na tym odcinku w sposób zasadniczy. Przede wszystkim należy rozgraniczyć pojęciowo prawo przewozowe od taryf, podobnie jak to czyni nowe prawo kolejowe. Stanowienie prowizorycznych przepisów o charakterze normatywnym w ramach taryf było do pewnego stopnia, w okresie przejściowym, koniecznością. Analogicznie zresztą została rozwiązana sytuacja prawna np. w żegludze śródlądowej (taryfa towarowa żegludgi śródlądowej, obowiązująca od dnia 15.VII.1952 r.). Wypróbowane w praktyce przepisy taryfowe mogą obecnie ułatwić przeprowadzenie koniecznej przebudowy prawa przewozowego. Obecnie nie zadowalają nas już prowizoria. Musimy zdecydowanie walczyć o rychłe uporządkowanie prawa przewozowego w transporcie drogowym, o wydanie zapowiadanych regulaminów przewozowych.

Chaos oraz rażące luki w zakresie uregulowania prawnego w transporcie drogowym niewątpliwie nie sprzyjają a wręcz utrudniają normalny rozwój stosunków pomiędzy przewoźnikiem a klientami, korzystającymi z jego usług. Prawo przewozowe stanowiące część składową systemu prawnego, jednego z najważniejszych elementów ideologicznej nadbudowy nad stosunkami produkcji, na tym odcinku nie zapewnia optymalnych warunków dla umocnienia i rozwoju nowej bazy, a niejednokrotnie nawet rozwój ten hamuje. Przepisy przewozowe transportu drogowego nie są dostatecznie wykorzystane jako instrument w walce o ilościowe i jakościowe wykonywanie planów przewozowych. Przeszarżane przepisy przewozowe, pochodzące przeważnie z formacji kapitalistycznej, nie mogą, rzecz jasna, w należytym stopniu służyć potrzebom nowej bazy społeczno-gospodarczej. W związku z wielkim rozwojem motoryzacji u nas w kraju oraz całego transportu drogowego, w związku z szybkim wzrostem jego roli w naszym systemie transportowym — jak najspieszniejsze uporządkowanie stanu prawnego na tym odcinku wydaje się zadaniem o znaczeniu historycznym.

Ponieważ prace nad przygotowaniem nowych regulaminów przewozowych w zakresie transportu drogowego utknęły na martwym punkcie, a przynajmniej nie wiadomo o ich kontynuacji, godzi się w tym miejscu zastanowić nad kierunkiem, w jakim prace te — zdaniem naszym — pójść powinny. Zachodzi przede wszystkim pytanie, czy i w jakiej mierze oprzeć się będzie można na przepisach dotychczasowych oraz, czy i w jakiej mierze możliwe będzie wykorzystanie doświadczeń ZSRR w tym zakresie. Dalej, nasuwa się zagadnienie właściwego ustawienia przepisów przewozowych transportu drogowego w stosunku do całości prawa przewozowego.

Jeżeli chodzi o przepisy dotychczasowe, to w zasadzie, jako przestarzałe i niedostosowane do potrzeb

nowej bazy (za wyjątkiem taryfy towarowej transportu samochodowego i spedycji), nie powinny być w ogóle brane za podstawę dla prac przygotowawczych. Można z nich będzie przejąć co najwyżej pewne postanowienia o charakterze technicznym, podobnie jak to uczyniło w analogicznym przypadku nowe prawo kolejowe. Natomiast taryfa towarowa transportu samochodowego i spedycji stać się może punktem wyjścia dla przepisów przewozowych w swoim zakresie. Jednak i odnośnie tych przepisów taryfowych należy podejść z największą ostrożnością a nie sugerować się datą wydania obowiązującej taryfy. Taryfa ta bowiem zawiera również szereg postanowień nie dostosowanych do potrzeb socjalistycznego obrotu. Przykładem może tu być postanowienie § 28 taryfy, regulujące zagadnienie ustawowego prawa zastawu na rzeczach przewożonych w sposób przyjęty powszechnie w ustawodawstwie państw kapitalistycznych a m. in. i w naszym kodeksie handlowym z 1934 r. Zdaniem naszym, jedynie słuszne w nowych warunkach rozwiązanie tego problemu daje nowe prawo kolejowe (art. 87 dekretu z 24.XII.1952 r.), ograniczające zakres stosowania prawa zastawu jedynie do tych przypadków, kiedy odbiorcą jest osoba gospodarki nieuspołecznionej.

W tych warunkach przy opracowaniu nowych regulaminów przewozowych w transporcie drogowym należy zacząć właściwie wszystko od nowa, od podstaw, przy ograniczonej jedynie możliwości oparcia się na starych przepisach. Przy ustalaniu treści nowych przepisów przewozowych należy mieć stale na uwadze naukę marksizmu-leninizmu o bazie i nadbudowie, sformułowaną najlepiej w dziele J. Stalina „W sprawie marksizmu w językoznawstwie“. Nowe przepisy przewozowe muszą więc wyrastać z nowej bazy społeczno-gospodarczej, służyć jej, przyczyniać się aktywnie do jej umocnienia i rozwoju. Za punkt wyjścia muszą włączyć uspołecznienie — niemal całkowite (poza rolnictwem) — środków produkcji, jak również bardzo daleko posunięte uspołecznienie działalności transportowej w zakresie transportu drogowego. Cenną pomoc w tym względzie stanowią mogą doświadczenia ZSRR na tym polu.

Jest rzeczą zupełnie zrozumiałą, iż w toku prac przygotowawczych nad regulaminami przewozowymi nie należy zapominać o powiązaniu transportu drogowego z całością systemu transportowego kraju. Transport drogowy bowiem nie działa w izolacji, lecz przeciwnie, wiąże się jak najściślej z pozostałymi rodzajami transportu. Szczególnie zaś w ramach gospodarki planowej — cały system transportowy kraju musi być traktowany jako jedna całość. Jedność systemu transportowego kraju w ramach gospodarki planowej powinna znaleźć swe właściwe odzwierciedlenie w przepisach przewozowych. Chociaż więc każdy rodzaj transportu posiada względnie będzie posiadał odrębne przepisy przewozowe, uwzględniające w pełni jego specyfikę w zakresie technicznej i ekonomicznej eksploatacji, to jednak przepisy te w poszczególnych rodzajach transportu nie powinny wykazywać między sobą rozbieżności, nie uzasadnionych specyfiką produkcji transportowej. Przeciwnie, cały szereg zagadnień może i powinien być uregulowany we wszystkich rodzajach transportu w sposób jednolity. Do zagadnień takich należy w pierwszym rzędzie zagadnienie współpracy przewoźnika i klienta w zakresie wykonania planów przewozowych i konkretnej umowy przewozu. Do zagadnień takich należą dalej np. kwestia dokumentów przewozowych, sposobu rozliczeń, ustawowego prawa zastawu, terminu i trybu podnoszenia reklamacji, terminu przedawnienia itd. Do jednolitego uregulowania dojrzeła już także zagadnienie zakresu odpowiedzialności przewoźnika.

Uspołecznienie (niemal całkowite) działalności transportowej, metoda planowania gospodarczego, metoda rozrachunku gospodarczego umożliwiają daleko idące ujednolicenie zasad prawa przewozowego we wszystkich rodzajach transportu. Ujednolicenie takie stanowić będzie ogromny postęp w stosunku do obecnego stanu rzeczy i wprowadzi istotne ułatwienie dla klientów, korzystających z reguły z różnych środków transportu. Przyczyni się więc w konsekwencji poważnie do lepszego zaspokojenia potrzeb konsumentów usług

transportowych a to jest przecież celem produkcji transportowej. Ujednolicenie przepisów przewozowych stanowić będzie zresztą poważne ułatwienie również dla wszystkich przewoźników, a zwłaszcza spedytorów, posiadających stosunki i rozliczenia z przedsiębiorstwami działającymi w zakresie innego rodzaju transportu.

Ujednolicenie przepisów przewozowych wszystkich rodzajów transportu przyczyni się do lepszej obsługi transportu kombinowanego (łamanego). Transport kombinowany posiada w warunkach gospodarki planowej optymalne możliwości rozwoju i zaczyna odgrywać coraz poważniejszą rolę. O ile socjalistyczna zasada koordynacji przewozów, prawidłowa budowa taryf i inne czynniki stwarzają warunki wzrostu przewozów kombinowanych, przepisy prawne nie mogą stanowić zapory w tym rozwoju, jak to ma miejsce obecnie. Obecnie bowiem na skutek rozbieżności przepisów przewozowych w poszczególnych rodzajach transportu, przewozy kombinowane w sensie prawnym w ogóle w Polsce nie istnieją (poza transportem morskim). Nie istnieje w szczególności możliwość wystawienia bez pośredniego listu przewozowego na różne rodzaje transportu. Możliwości takiej nie stwarza nawet jedyny obowiązujący w tym zakresie przepis a mianowicie art. 6 nowego prawa kolejowego. Tymczasem, jak wiadomo, w ZSRR nie tylko istnieje możliwość wystawiania jednolitego listu przewozowego, ale możliwość ta jest w coraz szerszym stopniu wykorzystywana.

Konieczność ujednolicenia przepisów przewozowych we wszystkich rodzajach transportu, nie tylko drogowego, należy mieć na uwadze właśnie teraz, w toku prac przygotowawczych. Już teraz należy zapewnić koordynację tych prac zarówno wewnątrz poszczególnych resortów, jak i pomiędzy różnymi resortami, które również są, a przynajmniej być powinny, w trak-

cie przygotowania nowych regulaminów przewozowych. Wydaje się, iż zasada ujednolicenia przepisów przewozowych powinna być w pierwszym rzędzie reprezentowana przez PKPG, której zgoda jest wymagana dla wprowadzenia w życie regulaminów przewozowych.

Jest rzeczą znaną, iż w ZSRR, gdzie sytuacja prawna w zakresie transportu jest oddawna uporządkowana a w poszczególnych rodzajach transportu obowiązują specjalne kodeksy względnie regulaminy, podnoszą się ostatnio głosy, domagające się dalej jeszcze ujednolicenia przepisów przewozowych.¹⁾ Ujednolicenie takie u nas spotka się niewątpliwie z pełnym uznaniem ze strony wszystkich zainteresowanych.

Oczywiście, obok zagadnień, które mogą i powinny być uregulowane w sposób jednolity we wszystkich rodzajach transportu, nie wyłączając różnych działów transportu drogowego, produkcja transportowa w poszczególnych rodzajach transportu posiada, jak wiadomo, również i swoją specyfikę, która powinna również znaleźć właściwe odzwierciedlenie w przepisach prawnych. Specyfika taka zachodzi również w odniesieniu do różnych działów transportu drogowego i specyfika ta winna być w pełni uwzględniona w przyszłych regulaminach przewozowych.

W obecnym stadium prac przygotowawczych nad prawem przewozowym transportu drogowego byłoby rzeczą przedwczesną sugerowanie treści konkretnych postanowień przyszłych regulaminów. Głos mój ma na uwadze jedynie 1) wskazanie na pilną konieczność rychłego uporządkowania stanu prawnego w zakresie transportu drogowego, 2) wskazanie kierunku prac przygotowawczych nad regulaminami przewozowymi przede wszystkim wskazanie na konieczność ścisłej koordynacji tych prac z pracami prowadzonymi równoległe w zakresie żeglugi śródlądowej i transportu lotniczego.

J. OLSZEWSKI (Sopot)

Współpraca między spedytorem a maklerem

(Artykuł dyskusyjny)

Obserwowane od dłuższego czasu „załamanie” się umowy o współpracę pomiędzy maklerem — „Polfrachtem” a spedytorem — „Hartwigiem” stwarza na odcinku wzajemnych kontaktów pomiędzy tymi przedsiębiorstwami szereg trudnych nieraz do pokonania przeszkód. Dlatego też należy z uznaniem przyjąć artykuł dyskusyjny ob. J. Mondalskiego „W sprawie umowy planowej między maklerem i spedytorem”, zamieszczony w Nr 10-tym „Transportu” i omawiający niemal że wszystkie najbardziej istotne źródła nieporozumień jakie zachodzą w toku współpracy pomiędzy wspomnianymi przedsiębiorstwami.

Autor słusznie podkreśla konieczność naprawy istniejącego zła, wyrosłego na gruncie przyjętych w pierwotnym tekście umowy pewnych przesłanek teoretycznych, które nie zdały w praktyce egzaminu, oraz nie bez racji stara się powrócić do czysto maklerskiego charakteru „Polfrachtu”. Wątpliwości jednakże budzą równoczesne tendencje do rozszerzenia zakresu czynności tego przedsiębiorstwa, wchodzące w kompetencje spedytora i niesłusznie zwiężające funkcje tego ostatniego na odcinku transportu morskiego. Dla jasności dyskusji będę trzymał się tutaj przyjętej przez autora kolejności zagadnień.

Poradnictwo.

Wydaje się, że autor potraktował zasadniczy dla handlu zagranicznego problem poradnictwa nieco jednostronnie. Nie należy zapominać, że poradnictwo to nie tylko strona „morska” zagadnienia, będąca wynikiem śledzenia koniunktury rynku frachtowego i sytuacji w ramach poszczególnych monopolii konferencyjnych, uzewnętrzniająca się w podawaniu kwotowań frachtowych oraz połączeń żeglugowych. Zakres poradnictwa

rozciąga się również na podawanie centralom handlu zagranicznego wyczerpujących informacji odnośnie sposobu opakowania, znakowania, przepisów importowych, celnych, dokumentacji, sugestii odnośnie ustalania warunków kontaktu itp. Te wszystkie momenty Hartwig uwzględniła (lub przynajmniej winien uwzględnić) przy informowaniu central h. z., dodając je do otrzymywanych od Polfrachtu szczegółów. Jeżeli Centrale h. z. przysyła czasem kopie swych listów z zapytania do Polfrachtu i Polfracht za zgodą spedytora odpowiada bezpośrednio, to widocznie w poszczególnych wypadkach spedytor uważa informacje udzielone przez Polfracht za wystarczające dla potrzeb danej tranzakcji lub też uzupełnia je oddzielnym pismem. Sam autor obiektywnie przyznaje, że przy transportach w obrocie europejskim, z krajami demokracji ludowej „pośrednictwo spedytora w poradnictwie morskim jest konieczne ze względu na kalkulację opłacalności drogi lądowej i morskiej”.

Problem ten należy jednak znacznie rozszerzyć, ponieważ zagadnienie drogi lądowej powstaje nie tylko przy wyżej wspomnianych przewozach lecz również przy szeregu tranzakcji zawieranych z krajami kapitalistycznymi, gdzie kontrakt wymienia jako miejsce dostawy lub odbioru towaru nie port lecz miejscowość położoną w głębi kraju.

W chwili obecnej poważną część naszych obrotów drobnicowych stanowią obroty z Chinami Ludowymi. Wydaje się, że trudno byłoby Polfrachtowi objąć poradnictwem ten nie spotykany dotąd w zakresie i dynamice problem transportowy, związany nie tylko z wyjściowym przewozem oceanicznym lecz również

¹⁾ M. A. Tarasow — Oczerki transportnego prawa — Moskwa. 1951, str. 9.

z koordynacją przesyłek zachodnio-europejskich, K.D.L. i polskich, skomplikowaną kwestią transportów lądowych, importem, zagadnieniami płatniczymi i całym szeregiem innych problemów, nie wyłączając politycznych.

Odcinek morski należy zatem traktować jako jeden z fragmentów zagadnienia poradnictwa, fragment ważny lecz w żadnym wypadku nie wyczerpujący całości. Przedsiębiorstwo żeglugowe nie jest w stanie przejąć całkowitej decyzji poradniczej, pomijając już, że nie jest ono do tego rodzaju zadań powołane. Słuszne jest zatem, że poradnictwa udziela spedytora, ogarniający zarówno zagadnienia morskie jak i lądowe. Stąd sprowadzanie czynności spedytora do drugorzędnych funkcji doradczych zacieśniałoby sztucznie zakres jego działalności i odbiłoby się ujemnie na samym poradnictwie, które nosiłoby cechy niekompletności i niepełności.

Zagadnienie skrócenia cyklu poradnictwa, poruszone przez autora wspomnianego na wstępie artykułu, jest sprawą natury „delikatnej”. Jak wiadomo, w okresie gdy Polfracht spełniał jedynie funkcje maklera frachtującego, Hartwig był w bezpośrednim kontakcie zarówno z polskimi armatorami jak i agentami obcych linii żeglugowych, otrzymując od nich potrzebne informacje i wybierając na ich podstawie najkorzystniejsze dla ładunku warunki przewozowe. Polfracht opiera się również głównie na informacjach otrzymywanych z tych źródeł. Odpowiedź zatem, jakie dodatkowe ogniwo należałoby tutaj zlikwidować, wymagałaby szczegółowej analizy dotychczasowej pracy Hartwiga i Polfrachtu na tym odcinku, na co nie zezwalają ramy niniejszego artykułu. Nie wydaje się jednakże, chociażby z przyczyn wyżej przytoczonych, aby tym ogniwo miało być przedsiębiorstwo Hartwig.

„Odcięcie” spedytora od poradnictwa miałoby jeszcze ten ujemny skutek, że w poszczególnych wypadkach utrudniłoby, jeśli nie uniemożliwiłoby, wgląd w działalność Polfrachtu jako agenta spedytora, którą ten ostatni ma prawo sprawdzać. Kontrola taka okazywała się niejednokrotnie pożyteczna; zdarzało się bowiem że Polfracht wypowiadał się negatywnie odnośnie możliwości przewozowej w danej relacji, Hartwig natomiast możliwość tę znajdował. Wynika z tego, że filtr spedycyjny jest w poradnictwie niezbędny i nie należy go traktować jako zło konieczne. Wydaje się, że błąd autora omawianego artykułu polega na tym, że z jednej strony słusznie sprowadza rolę Polfrachtu do zadań ściśle agencyjnych lecz równolegle z tym stara się przyswoić dla tego przedsiębiorstwa funkcje wykraczające poza te ramy.

Bukowanie, dokumentacja, odpowiedzialność.

Aczkolwiek skrócenie cyklu poradnictwa w sensie proponowanym przez autora nie byłoby wskazane, na pełną uwagę zasługuje postawienie jeszcze raz tego zagadnienia w formie walki o skrócenie czasu obiegu noty bukingowej.

Cofnijmy się jeszcze raz do dawnych form organizacyjnych. W okresie gdy Polfracht spełniał wyłącznie czynności frachtowania, oddziały bukowania przy przedsiębiorstwach Hartwig kontaktowały się bezpośrednio z polskimi armatorami i agentami linii zagranicznych, zgłaszając im do przewozu przesyłki drobnicowe. Nota bukingowa wychodziła z Hartwiga do jednego z przedsiębiorstw żeglugowych i po potwierdzeniu wracała z powrotem do spedytora. Z chwilą rozszerzenia kompetencji Polfrachtu, bieg omawianego dokumentu uległ przedłużeniu przynajmniej o jeden do dwóch dni. W obecnej sytuacji, gdy nasz handel zagraniczny walczy z poważnymi trudnościami w umieszczaniu towarów na rynkach kapitalistycznych, gdy akredytywy otwierane są na krótkie okresy czasu a terminy załadowcze surowo przestrzegane, parodiowa zwłoka zagraża w poważnym stopniu realizacji kontraktu. Dochodzi do tego zwiększone niebezpieczeństwo popełniania pomyłek przy przekazywaniu danych odnoszących się do warunków przewozu. Niebezpieczeństwo to jest realne, gdyż zdarzały się wypadki powstawania dodatkowych kosztów na skutek przeoczeń Polfrachtu (np. zabukowanie partii penicyliny do ładowni

nie chłodzonych, zabukowanie chemikaliów do Antwerpii, zamiast do Hamburga itp.).

Stawiam tutaj tezę skrócenia czasu bukowania i przyspieszenia tempa zawierania umów o przewóz drobnicy. Rozwiązanie tego zagadnienia łączy się ściśle z odpowiedzią na pytanie co Polfracht wnosi nowego do cyklu bukowania, czy spełnia tutaj niezbędne dla handlu zagranicznego czynności, a więc z oceną działalności Polfrachtu na tym odcinku, co nie jest tematem niniejszego artykułu i wymaga oddzielnego opracowania. Na podstawie dotychczasowych doświadczeń praktycznych przychyliłbym się raczej do twierdzenia, że cykl bukowania można skrócić, wyeliminowując ogólnie Polfrachtu do którego spedytora zwracałby się, w sprawie poszczególnych przesyłek, jedynie w przypadkach wyjątkowych trudności tonażowych o współdziałanie i fachową radę, opartą na żeglugowym doświadczeniu maklerskim tej firmy.

Prowadzenie „polityki bukingowej” przez Polfracht (wskazania odnośnie alimentacji danych linii żeglugowych, zawieranie odpowiednich porozumień żeglugowych, kontakty z Konferencjami Żeglugowymi itp.) mogłoby mieć również miejsce bez dokonywania czynności pośredniczących przy bukingu każdej poszczególniej partii. Odbijałoby się to w formie stałych kontaktów ze spedytorem i udzielania mu na dane okresy wskazań ramowych odnośnie oddawania drobnicy do przewozu poszczególnym liniom. Wydaje się, że w ten sposób Polfracht zyskałby więcej czasu do prowadzenia istotnych dla handlu zagranicznego badań ekonomiczno-żeglugowych.

Formalne uregulowanie zagadnienia bukowania jest sprawą istotną dla współpracy spedytora z maklerem. Nota bukingowa jest umową o przewóz, dokumentem którego sposób sformułowania rodzi odpowiednie skutki prawne. Jest rzeczą ważną, aby spedytór wiedział z kim się umawia — z Polfrachtem, czy z armatorem za pośrednictwem Polfrachtu. Obecna forma potwierdzenia zabukowania nie zawiera z reguły żadnej wzmianki o agencyjnym charakterze Polfrachtu (uważa „as agent of...” lub tp.) i jest wyrazem samodzielnego zobowiązania tego przedsiębiorstwa.

Ten stan rzeczy nie jest zdrowy, gdyż jak słusznie zauważa Ob. J. Mondalski „oznacza... przerzucenie na przedsiębiorstwo maklerskie całego ciężaru odpowiedzialności za skutki działania armatora i kierownika statku, na które makler nie ma wpływu, ani też możliwości im przeciwdziałania...”

Chodzi tutaj głównie o odpowiedzialność materialną Polfrachtu, za konsekwencje nieterminowego podstawiania statków. Zapytajmy jednak, jaka jest geneza tej budzącej cały szereg zastrzeżeń i wątpliwości sytuacji. Aby na to pytanie odpowiedzieć, należy jeszcze raz cofnąć się do momentu, gdy funkcje Polfrachtu wykroczyły poza czynności czarterowania i objęły wszystkie przewozy drobnicowe handlu zagranicznego. W okresie tym Polfracht nie podkreślał swego maklerskiego charakteru i występował jako samodzielny partner; wiązało się to zapewne z planowanym szerszym zakresem działania tego przedsiębiorstwa. Spedytór został całkowicie odgradzony w zakresie zawierania umów o przewóz od agentów linii i armatorów, politykę żeglugową na tym odcinku przejął całkowicie Polfracht. Te tendencje sprawiły, że zarówno umowa o współpracę Hartwig-Polfracht, jak i poszczególne umowy o przewóz zawierane na podstawie not bukingowych przyjęły charakter samodzielnego zobowiązania Polfrachtu.

Dotychczasowa praktyka wykazała, że stan ten jest nie do utrzymania, gdyż Polfracht nie posiada ani środków materialnych, ani możliwości zaciągania we własnym imieniu zobowiązań przewozowych. Formalnym tego wyrazem jest właśnie poruszone przez Ob. J. Mondalskiego zagadnienie zrewidowania formy potwierdzeń zabukowania. Słusznie proponowany zwrot w kierunku właściwego ustawienia odpowiedzialności Polfrachtu nie przebiega bez tarć i „bólów”. W praktyce, na odcinku powiązań Hartwig-Polfracht - P. L. O. powstaje stan pewnego rodzaju dezorientacji i chaosu, pogłębiany brakiem obowiązującej umowy o współpracę Hartwig-Polfracht. Spedytór, w dążeniu do zabezpieczenia interesów swoich zleceniodawców, stara się ob-

ciążyć odpowiedzialnością za konsekwencje nieterminowego podstawiania statków raz przedsiębiorstwo Polfracht, raz bezpośrednio armatora.

Przy pertraktacjach w sprawie rewizji dotychczasowej umowy o współpracę Hartwig-P. L. O., te ostatnie nie godzą się na umowne zaciąganie wobec spedytora zobowiązań, wynikających z zawinionych opóźnień polskich statków, motywując swoje stanowisko tym, że Hartwig zawiera umowę o przewóz nie z armatorem, lecz z Polfrachtem. Wynika z tego, że P. L. O. w dalszym ciągu traktuje Polfracht jako samodzielne, zaciągające zobowiązania we własnym imieniu przedsiębiorstwo, podczas gdy Polfracht powraca do funkcji czysto maklerskich. W mniemaniu P. L. O. Polfracht jest przedsiębiorstwem, które kupuje od polskiego armatora usługi transportowe i sprzedaje je we własnym imieniu i na własny rachunek spedytorowi, Polfracht natomiast, jak wynika z powyższego, pojmując obecnie swoją rolę i charakter inaczej.

Ten chaos na odcinku powiązań pomiędzy przedsiębiorstwami żeglugowymi i wzajemne zrzucanie odpowiedzialności, odbija się ujemnie na handlu zagranicznym, którego interesy nie mogą być na skutek tego umownie zabezpieczone. Nie wyklucza to oczywiście możliwości wyegzekwowywania należnych praw w postępowaniu arbitrażowym, ale przecież umowy mają ten cel, aby jasno określić obowiązki stron i uczynić przez to rozprawy sądowe zbytecznymi.

Zadaniem zatem na najbliższą przyszłość jest jaknajszysze wyjaśnienie charakteru Polfrachtu w stosunku do polskiego armatora i zawarcie umów o współpracę Hartwig-Polfracht i Hartwig-P.L.O., podkreślających właściwie pojęty i oparty na realnych podstawach zakres obowiązków.

Powyższe rozważania na temat umownego uregulowania współpracy Hartwig — Polfracht miały siłą rzeczy charakter fragmentaryczny i nie wyczerpujący w całości tematu. Byłoby rzeczą pożyteczną, aby w tej, tak istotnej dla wzajemnych powiązań handlu zagranicznego z żegluga sprawie, wypowiedział się szerszy krąg pracowników obu resortów.

Należy przy tym zdać sobie sprawę z faktu, że zagadnienie umowy Hartwig — Polfracht nie może być rozpatrywane jako problem sam w sobie gdyż nie jest ono sprawą wyłącznie wewnętrzną przedsiębiorstwa spedycyjnego i maklerskiego.

Zakres działania obu partnerów jest zbyt szeroki aby można sobie tutaj pozwolić na partykularyzm i ciasne podejście do szeregu istotnych, o charakterze ogólnogospodarczym, momentów. Aczkolwiek nie ulega wątpliwości, że jest rzeczą ważną oparcie współpracy Hartwig — Polfracht na stosunku umownym to jednak istota zagadnienia, pojęta szerzej, w aspekcie potrzeb gospodarki ogólnonarodowej, polega na znalezieniu najlepszej formy organizacyjnej powiązań handlu zagranicznego z żegluga. Transport morski jest szczególnie ważnym i niejednokrotnie decydującym elementem w efektywnej pracy handlu zagranicznego. Błędne „ustawienie” organizacyjne przedsiębiorstw współpracujących, dublowanie pewnych funkcji, bezduszność i automatyzm działania mogą spowodować na tym odcinku poważne i nie do odrobienia straty.

Wyrastające przed nami w bieżącym roku problemy organizacyjne domagają się znalezienia odpowiedniej linii postępowania. W tym celu należałoby wysnuć wnioski nie tylko z własnych dotychczasowych doświadczeń lecz również przestudiować doświadczenia żeglugowe innych krajów Demokracji Ludowej a w szczególności Związku Radzieckiego.

Wydaje się, że sytuacja dojrzała do przeprowadzenia szerokiej konstruktywnej dyskusji „od podstaw”.

Narada z czytelnikami „Transportu“

W dniu 15 grudnia r. ub. odbyła się w Gdyni narada z czytelnikami czasopism „Transport” i „Technika i Gospodarka Morska”, poświęcona zagadnieniom związanym z zamieszczaną dotychczas tematyką artykułową wymienionych czasopism i planów tematycznych na rok 1955.

Na naradę przybyło około 60 osób, reprezentujących większość instytucji na Wybrzeżu, związanych z transportem wodnym. Ministerstwo Żeglugi reprezentował na naradzie ob. Krynicki. Z ramienia Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi w naradzie wziął udział Sekretarz Zarządu Głównego ob. H. Sługocki.

Narada zorganizowana została przy współudziale Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi PRL, Oddziału Morskiego Wydawnictw Komunikacyjnych red. Rubina — przewodnictwo narady objął red. Wojewódka.

Po otwarciu narady przez przedstawiciela Oddziału Morskiego Wydawnictw Komunikacyjnych red. Rubina — przewodnictwo narady objął red. Wojewódka.

Po krótkim omówieniu celu narady, zabrał głos nacz. E. Pokrowski z Dep. Komunikacji i Łączności

PKPG, który wygłosił referat pt. „Bieżące zagadnienia morskiej gospodarki transportowej”. Referent w sposób interesujący i zwięzły zapoznał uczestników narady z aktualnymi węzłowymi zagadnieniami gospodarki morskiej — zagadnieniami, na które przede wszystkim powinni zwrócić uwagę uczestnicy narady, reprezentujący szereg instytucji transportowych i naukowych Wybrzeża.

Treść referatu, (której nie omawiamy, ponieważ podana ona została w numerze styczniowym naszego miesięcznika), znacznie wzbogaciła tematykę narady i rozszerzyła zakres dyskusji.

Następnie przedstawiciele obu redakcji red. red. Cz. Wojewódka i J. Morocznik zapoznali zebranych z charakterem reprezentowanych przez nich czasopism oraz zakresem tematycznym tychże.

Jako jedną z pozytywnych stron narady należy uważać, że tegoroczne plany tematyczne obu miesięczników zostały zawczasu rozesłane uczestnikom narady, umożliwiając im tym samym pełniejsze włączenie się do dyskusji.

*Pełna realizacja zadań ostatniego roku Planu 6-letniego
zapewni dalsze podniesienie stopy życiowej mas pracujących*

Zakres zainteresowań „Techniki i Gospodarki Morskiej” przedstawił w krótkich słowach red. Wojewódka.

„Technika i Gospodarka Morska”: obejmuje swymi zainteresowaniami zagadnienia techniczne i ekonomiczne żegluga, portów, rybołówstwa, budownictwa okrętowego i morskiego. Pomimo tak szerokiego zasięgu zainteresowań są to wszystko zagadnienia gospodarki morskiej i dlatego „Technikę i Gospodarkę Morską” można uważać za branżowe czasopismo morskie.

Nieco szerszego omówienia wymagał zakres zainteresowań miesięcznika „Transport”, który przedstawił red. Moroczniak. Wynika to przede wszystkim z międzybranżowości „Transportu”. „Transport”, jako organ Departamentu Komunikacji i Łączności PKPG, obejmuje swymi zainteresowaniami, obok zagadnień transportu morskiego, szeroki zakres zagadnień pozostałych działów transportu, a więc transportu kolejowego, drogowego, rzeczno- i lotniczego.

Na łamach miesięcznika „Transport” publikowane są m. in. artykuły poświęcone teorii ekonomiki transportu, planowaniu transportu, organizacji i koordynacji między poszczególnymi środkami transportu. Obok artykułów problemowych, „Transport” zamieszcza głosy z terenu od korespondentów. Tych głosów, jak dotychczas, nie było zbyt wiele, co jest jednym z niedociągnięć zarówno redakcji, jak i zainteresowanych czynników terenowych. Redakcja pragnie to naprawić i apeluje do obecnych na naradzie przedstawicieli służb transportowych, związanych z transportem wodnym, aby w większym niż dotychczas stopniu zasilali redakcję korespondencjami oraz swoimi spostrzeżeniami w ujawnianiu niedociągnięć. W ten sposób „Transport” stanie się w większym niż dotychczas stopniu pomocnikiem i doradcą pracowników transportu wodnego w ich odpowiedzialnej dla gospodarki narodowej pracy.

Poza tym obaj redaktorzy samokrytycznie podkreślili dotychczasowe braki i niedociągnięcia w pracy redakcji i wyrazili nadzieję, że głosy w dyskusji pomogą zespołom redakcyjnym w lepszym niż dotychczas wywiązywaniu się z ich zadań. Przedstawione plany tematyczne nie są planami ostatecznymi niewątpliwie głosy zebranych pozwolą na ewentualne uzupełnienie lub skorygowanie tych planów.

Po wyjaśnieniach przedstawicieli redakcji wywiązała się ożywiona dyskusja, w której wzięli udział: Sługocki Henryk — Zarząd Główny ZZPŻ, inż. Morze Jan — CZ PMH, Majewski — Zakład Oceanografii, Gdynia, Pacholewicz Jan — Hartwig, Gdynia, Andruszkiewicz W. — ZP Gdynia, Macalik J. — ZP Gdynia, Kowalikowski M. — ZP Gdańsk, Skrzydłowski E. — „Baltona”, Swieszewski C. — Hartwig, Waligóra M. — Węglokoks, dr. Wermuth Sz. — CZ PMH, mgr. Wojtyśko J. — CZ PMH, kpt. Zagrodzki — CZ PMH, Mondalski J. — Polfracht, inż. Garnuszewski M. — CZ MSR, mgr. Wierchucka H. — Polfracht, Krynicki M. — Min. Żegluga, red. Ludwig — „Technika i Gospodarka Morska”.

Pierwszy zabrał głos Sekretarz Zarządu Głównego Związku Zawodowego Prac. Żegluga H. Sługocki. Mówca podkreśla na wstępie słuszność i celowość zwołania narady z czytelnikami czasopism „Transport” i „Technika i Gospodarka Morska”. Inicjatywa zwołania tej narady spotkała się na terenie Związku Zawodowego Pracowników Żegluga z wielką życzliwością, pomoże ona bowiem do wyjaśnienia szeregu istniejących dotychczas niedociągnięć. Związek Zawodowy pragnie dopomóc obydwu redakcjom w usunięciu tych niedociągnięć i niewątpliwie narada nakreśli wytyczne i kierunki, w jakich powinna iść ich dalsza praca. Mówca wskazuje, że powinny być wypracowane formy ścisłej więzi pomiędzy redakcjami i czytelnikami. Należałoby poruszać wszystkie bolączki i niedociągnięcia, które przyczyniają się do hamowania pracy. Korespondencje winny być zwięzłe, precyzyjne, dokładnie zagadnienie, stawiając wnioski na usuwanie tych niedociągnięć i poprawianie stylu pracy w portach, we flocie i w współpracujących instytucjach. Obecnie znajdujemy się już w takiej pozycji, że zdajemy sobie sprawę z tego co to jest gospodarka planowa, nauczyliśmy się pisać na ten temat, ale, niestety, nie potrafimy wiązać

tego z praktyką. Niejednokrotnie w „Technice i Gospodarce Morskiej” oraz w „Transportie” ukazują się bardzo wartościowe artykuły, a na zakładach pracy przechodzi się obok nich obojętnie, nie dyskutuje się nad nimi i częstokroć bardzo ważne zagadnienia przechodzą do lamusa. Stąd płynnie wniossek, że aktyw związkowy powinien z tego zjawiska wyciągnąć praktyczną zasadę dyskusowania na swoich naradach roboczych zagadnień poruszonych na łamach obydwu czasopism i wcielać je w życie.

Mówca zaznacza, że miesięcznik „Transport” w ramach swoich możliwości dał wiele cennego materiału, który w sposób zasadniczy wypełnił luki w tej dziedzinie. Nie ulega wątpliwości, że były pewne braki, ale należy sądzić, że redakcja je pokona. „Transport” na ostatnio żywe stosunki z instytucjami, związanymi z transportem wodnym oraz z Zarządem Głównym Związku Zaw. Pracowników Żegluga, które niewątpliwie pozwolą redakcji na zmianę stylu pracy i pismo będzie się starał w szerszym niż dotychczas zakresie poruszać w czasopismach zagadnienia dyskutować na zebraniach załóg.

Na zakończenie swego przemówienia mówca wyraża przekonanie, że narada z czytelnikami zapoczątkuje dalszy cykl narad tego typu, który odbije się niewątpliwie korzystnie na pracy załóg transportu wodnego i na pracy redakcji obydwu czasopism.

Z dalszych ciekawszych głosów w dyskusji należy przytoczyć:

Inż. Morze z Centralnego Zarządu Polskiej Marynarki Handlowej zauważył na wstępie, że referat Naczelnika Pokrowskiego wskazał na największe bolączki żegluga morskiej i dobrze się stało, że został on na tym zebraniu wygłoszony. Mówca wiele miejsca poświęcił następnie zagadnieniu utrzymania floty w dobrym stanie; zwrócił uwagę na zagadnienie opakowań ładunków morskich. Ze opakowania są niejednokrotnie przyczyną wielkich strat. I tutaj nasuwa się wiedzienne pole do pracy dla Instytutu Opakowań, który powinien się tą sprawą specjalnie zainteresować. Mówca zwrócił uwagę na konieczność zabezpieczenia ładunków morskich, co również nastroża różne trudności. W zakresie gospodarki materiałami sztauerskimi wydatki są zbyt duże i należałoby dążyć do oszczędności.

W związku ze współzawodnictwem mówca wskazuje na konieczność sporządzenia odrębnych wskaźników dla poszczególnych załóg przedsiębiorstw, związanych z transportem wodnym. Często bowiem zdarza się, że jedne wskaźniki przeczą drugim i dlatego należy w dziedzinie tej poświęcić więcej uwagi. Ze względu na konieczność utrzymania floty w dobrym stanie należy zwrócić specjalną uwagę na nieprzeciążanie statków ładunkami.

Ob. Pacholewicz. (C. Hartwig) zwrócił uwagę, że w obu czasopismach za mało miejsca poświęcono zagadnieniu handlu międzynarodowego. Tak np. w miesięczniku „Transport” w okresie roku 1954 zamieszczono tylko cztery artykuły z tej dziedziny. Ponieważ w CZTIS.P.M. pracuje ponad 50% młodzieży, byłoby ze wszelkich miar wskazane zamieszczać więcej tego rodzaju artykułów a zwłaszcza wobec braku specjalnych podręczników w zakresie transportu i spedycji międzynarodowej.

Ob. Kowalikowski z Zarządu Portu Gdańsk sądzi, że byłoby bardzo celowe wszczać na terenie Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego akcję, zmierzającą w kierunku opracowywania przez członków Towarzystwa koreferatów do artykułów, zamieszczonych w r. 1954 na łamach obydwu czasopism, które by były przedmiotem dyskusji na posiedzeniach zainteresowanych sekcji. Mówca proponuje, aby obydwie czasopisma poświęciły więcej uwagi dyspozytorowi portowemu i jego roli w transportie wodnym. Również, zdaniem mówcy, należałoby wprowadzić skrzynkę pytań, w której czytelnicy znaleźliby niewątpliwie odpowiedzi na nurtujące ich różne wątpliwości.

Ob. Skrzydłowski („Baltona”) porusza zagadnienie zaopatrzenia statków, które to zagadnienie dotychczas nie było należycie uwzględnione na łamach obydwu czasopism i proponuje odpowiednie uzupełnienie pla-

nu tematycznego „Techniki i Gospodarki Morskiej”. Mówca proponuje wreszcie zamieszczanie więcej artykułów krytycznych w odniesieniu do poszczególnych służb transportu wodnego.

Ob. Świeszewski (C. Hartwig) uważa, że dotychczas za mało miejsca poświęcano kwestii towarów, a właściwie instytucjom, reprezentującym towar na obszarze portu. Zagadnienie to wymaga specjalnej konferencji, na której te sprawy byłyby przedyskutowane.

Ob. Wermuth (PMH) porusza zagadnienie przesyłania do PMH referatów i artykułów przed ich opublikowaniem, co dałoby możliwość wcześniejszego przedyskutowania ich tematyki i wyciągnięcia w ten sposób praktycznych wniosków. Mówca prosi o przysłanie do PMH wygłoszonego na naradzie referatu Naczelnika Pokrowskiego.

Ob. Mondalski („Polfracht”) uważa, że należałoby w obydwóch czasopismach poświęcić więcej miejsca zagadnieniu żeglugi międzynarodowej, a to poprostu dla celów porównawczych. Miałoby to niewątpliwie pewien wpływ na ożywienie czasopism i pozwoliłoby na lepsze uwypuklenie naszych osiągnięć w żegludze. Mówca uważa dalej, że należałoby również poświęcić nieco miejsca zagadnieniu słownictwa, dotyczącego praktyki morskiej. Chodzi tu o problemy związane z transportem morskimi. Byłby to niewątpliwie pożądany materiał szkoleniowy. Dział „Transportowcy piszą” w miesięczniku „Transport”, jest — zdaniem mówcy — mało atrakcyjny, niema nerwu i nie widać tam takich akcentów, które mogłyby zainteresować czytelników. Mówca sądzi, że dział ten należałoby rozszerzyć i ożywić. Zaplanowana na rok 1955 — tematyka artykułowa jest na ogół słuszną, ale niesłuszne jest uzupełnianie tego planu przez przedstawicieli poszczególnych instytucji na naradzie, uważających, że zagadnienia z ich odcinka pracy są pierwszoplanowe i muszą zainteresować inne instytucje, związane z żegluga.

Ob. Garnuszewski (CZ MSR) kieruje pod adresem Naczelnika Pokrowskiego szereg pytań w sprawie wskaźnika utrzymania gotowości technicznej. Dyskutantowi chodzi mianowicie o to, czy wskaźniki gotowości technicznej floty powiązane są z innymi wskaźnikami. Z wyjaśnień Nacz. Pokrowskiego wynika, że plany, które są oparte na wskaźnikach, są ze sobą ściśle zsynchronizowane i tworzą jedną całość.

Ob. Wierzchucka („Polfracht”) podziela zdanie swego przedmówcy ob. Mondalskiego, że zamieszczanie informacji na temat żeglugi w państwach kapitalistycznych byłoby pożytecznym uzupełnieniem treści obu miesięczników. Informacje te powinny być jednak zamieszczane nie w formie drobnych nowinek kronikarskich, ale w szerszych opracowaniach. Zdaniem dyskutantki — zagadnienie metodologii planowania powinno być skupione w „TGM”, a nie w „Transportie”.

Red. Wojewódka informuje uczestników narady, że w związku z zamierzeniem skrócenia cyklu produkcyjnego miesięcznika — redakcja będzie mogła w r. 1955 poświęcać więcej uwagi zagadnieniu żeglugi kapitalistycznej, postawionemu przez kilku dyskutantów. Więcej uwagi poświęci się również zagadnieniu wykonania zadań planowych. W ten sposób czytelnik będzie miał lepszy obraz pracy portu i floty.

Ob. Krynicki (Ministerstwo Żeglugi) wyraża zadowolenie z powodu zorganizowania narady z czytelnikami obu czasopism w sprawach żeglugowych, która z całą pewnością przyniesie pożytek zarówno jednej, jak i drugiej stronie. Mówca stwierdza dalej, że Polska osiągnęła w okresie 10-lecia poważne sukcesy na odcinku żeglugi i wśród krajów demokracji ludowej zajmuje trzecie miejsce po Związku Radzieckim i Chińskiej Republice Ludowej. Nakłada to na nas obowiązek rozszerzenia potrzebnej literatury fachowej. W tej dziedzinie Polska ma również pewne sukcesy, bo dzieła nasze tłumaczone są na języki krajów demokracji ludowej. Ob. Krynicki zwraca następnie uwagę na konieczność szkolenia nowych kadr, celem podniesienia ich kwalifikacji zawodowych. Z tym zagadnieniem wiąże się konieczność zwiększenia ilości fachowych książek i podręczników. Zdaniem mówcy należałoby dążyć w kierunku podniesienia poziomu reprezentowanych na naradzie czasopism, bowiem rolę szkoleniową spełniałyby podręczniki, dające materiał encyklopedyczny i instrukcyjny. Obydwa czasopisma zwrac-

cały dotychczas mało uwagi na dział techniki. Polska na tym polu ma już poważne osiągnięcia (np. w dziedzinie ratownictwa, czy produkcji statków przez nasze stocznie), dlatego też temu zagadnieniu należałoby poświęcać więcej uwagi.

Ob. Wermuth zapytuje, czy jest możliwość, aby „Technika i Gospodarka Morska”, podobnie jak czyni to „Transport”, zamieszczała aktualny przegląd artykułów, interesujących czytelników gospodarki morskiej — zamieszczanych w innych czasopismach.

Red. Wojewódka komunikuje, że „TiGM” zamierza wprowadzić tego rodzaju informacje od 1-go numeru 1955 r.

Pozostałe głosy w dyskusji poświęcone były proponowanym uzupełnieniom planów tematycznych obu czasopism, przy czym niejednokrotnie podawane były konkretne tytuły. Proponowane uzupełnienia dotyczyły inwestycji w żegludze, orzecznictwa, ubezpieczeń, opakowania i przechowywania towarów w czasie podróży morskiej, zagadnień współpracy pomiędzy koleją a portami, zagadnień transportu wewnątrzportowego, zagadnień spedycji międzynarodowej, zagadnień wskaźników itd.

Red. Morocznik odpowiadając poszczególnym dyskulantom, wyjaśnia, że miesięcznik „Transport” w swej tematyce musi się również liczyć z odbiorcami w kraju, dla których pragnie spopularyzować zagadnienia morskie. Niestety, „Transport” nie może poświęcać za wiele miejsca szkoleniu. Zagadnienie to było w pierwszych latach często poruszane w miesięczniku. W tej chwili jednak redakcja nie może powracać do tych tematów i musi przede wszystkim poruszać aktualne zagadnienia tematyki morskiej. Uwzględniając małą objętość czasopisma, nie można za wiele miejsca poświęcać zagadnieniom spedycji.

Mówca zgadza się z wypowiedzią ob. Mondalskiego, że dział „Transportowcy piszą” jest nieciekawym i równocześnie zaznacza, że wina za ten stan rzeczy tkwi również po stronie czytelników, którzy nie piszą do redakcji o tym, co ich boli, — nie podają swoich uwag itp. Mówca apeluje więc usilnie o przysyłanie redakcji materiałów, które z pewnością zostaną wykorzystane i przyniosą korzyść poruszanej sprawie. Mówca podkreśla, że pierwsza narada na Wybrzeżu dała dużo cennego materiału i redakcja „Transportu” będzie się starała łącznie z redakcją TiGM również i na przyszłość urządzać tego rodzaju narady, wyrażając nadzieję, że będą one tak samo licznie obsłane, jak obecna.

Ob. Sługocki w słowie końcowym podkreślił, że narada dała zarówno redakcjom, jak i Związkowi Zawodowemu Pracowników Żeglugowych wiele cennego materiału. Pozwoli ona bardziej aktywnie włączyć się Związkowi w te prace. Mówca wyraża nadzieję, że współpraca Związku i Redakcji przyniesie i na przyszłość pozytywne rezultaty.

Przechodząc do wypowiedzi poszczególnych dyskutantów, mówca uważa za niewskazane zamieszczanie na łamach TiGM i „Transportu” informacji z zakresu bhp, ponieważ zagadnienie to bardzo dobrze jest popularyzowane przez CRZZ za pośrednictwem jej wydawnictw. Należałoby w obydwóch czasopismach więcej wykorzystywać literaturę radziecką. Zdaniem mówcy należy także więcej uwagi poświęcać zagadnieniu współzawodnictwa, metodom pracy, środkom i formom, przy których można osiągnąć właściwe cele. Należy mieć zawsze na uwadze to, aby ekonomikę wiązać zawsze z praktyką.

Mówca apeluje do autorów, aby pisali zwięźle, nie uprawiali tak zwanego „wodolejstwa”, ponieważ szczupłe ramy, jakie mogą im poświęcić oba miesięczniki, wymagają bardzo oszczędnej i celowej gospodarki miejscem.

Mówca zgadza się z głosami, które padły podczas dyskusji, że należy więcej miejsca poświęcić doświadczeniom zagranicznym, bynajmniej nie unikając doświadczeń krajów kapitalistycznych, które również mogły wytworzyć pewne formy, mogące przynieść korzyść, przy ich odpowiedniej korekcie, dla naszej gospodarki.

Mówca wyraża nadzieję, że narada ta, która przyniosła poważne, ciekawe głosy w dyskusji, jak również pozwoliła wysłuchać cennego w treści referatu nacz. Pokrowskiego, przyniesie poważne efekty nie

tylko w pracy obu Redakcji, ale również pomoże pracownikom transportu morskiego w ich codziennej pracy.

* * *

Jak ocenić można z przebiegu narady, stanowić ona będzie pożyteczny etap w pracy obu redakcji.

Jako szczególnie słuszne i celowe należy uważać umożliwienie ciekawej wymiany poglądów pomiędzy przedstawicielami władz centralnych nac. Pokrowskim a terenowymi pracownikami transportu morskiego. Niewątpliwie konfrontacja tych poglądów przyniesie korzyść dla obu stron, pozwalając im na głębsze wniknięcie w węzłowe dla nich zagadnienia.

Należy mieć nadzieję, że ta słuszna i celowa inicjatywa Dep. Komunikacji i Łączności PKPG znajdzie swój wyraz i w następnych tego rodzaju naradach.

z których przynajmniej jedna powinna mieć miejsce w roku bieżącym.

Jako dalszy wniosek z narady, wykraczający poza bezpośrednie zainteresowania obu czasopism, wysunęły się głosy przedstawicieli młodzieży, domagające się pomocy w szkoleniu. Brak właściwych podręczników zmusza młodzież do szukania podstawowych materiałów szkoleniowych z dziedziny transportu w treści obu czasopism — co mija się z ich założeniami tematycznymi.

Wniosek z tego jest prosty — Wydawnictwa Komunikacyjne, zresztą gospodarz narady, powinny zapewnić jak najszybciej tę lukę odpowiednimi wydawnictwami podręcznikowymi i książkowymi.

Opracowali B. J. M.

TRANSPORTOWCY PISZĄ...

JAN ENDER (Warszawa)

W sprawie „Niektórych problemów transportu resortowego“

Wśród szeregu problemów, autor artykułu pod powyższym tytułem wysuwa w nr 11/54 „Transportu“ dotychczas nie poruszone w prasie fachowej zagadnienie „przeeksplotowywania“ pojazdów samochodowych, polegające na używaniu pojazdów aż do całkowitego zniszczenia.

Niewątpliwie dobrze się stało, że zagadnienie to zostało ujawnione, jako zło, z którym należałoby przeprowadzić skuteczną walkę.

„Zamęczanie“ pojazdów, że użyję bardziej dosadnego wyrażenia, jest faktem bardzo często spotykanym, a skracającym ich żywot i skazującym je na przedwczesne zasilenie hut w postaci złomu.

Należałoby jednak zbadać, co jest tego przyczyną, w jakich gospodarstwach samochodowych zdarza się to najczęściej oraz wynaleźć sposoby na usunięcie tego zła.

Nie odbiegnę chyba daleko od prawdy, jeśli stwierdzę, że zjawisko takiego „zamęczania“ pojazdów ma miejsce najczęściej w t. zw. taborze samochodowym przyzakładowym. Jednym z znanych mi przykładów tego rodzaju gospodarki jest niewątpliwie transport Ministerstwa Przemysłu Mięsnego i Mleczarskiego, a zwłaszcza w Centralnym Zarządzie Przemysłu Mleczarskiego i Centralnym Zarządzie Przemysłu Jajczarsko Drobiarskiego. W tych C. Z. tabor samochodowy, podzielony na niewielkie zgrupowania od jednego do kilku pojazdów, nie wystarcza dla zaspokojenia potrzeb przewozowych, związanych z wykonywaniem ich zasadniczego zadania, jakim jest zakup i dystrybucja mleka, zakup jaj i drobiu.

Sytuację pogarsza fakt, że np. mleko musi być odbierane codziennie, nie wyłączając świąt, a także dystrybucja mleka nie zna przerw świątecznych.

W tych warunkach wyłączenie z eksploatacji, nawet na krótki okres czasu, chociażby jednego pojazdu, czasami jedynego, powoduje zakłócenie w odbiorze mleka, dostarczonego przez producentów do zlewni.

Zmniejszenie się podaży mleka w okresie obniżonej mleczności krów, nie oznacza zmniejszenia pracy taboru samochodowego.

Mleko musi być odbierane z każdej zlewni, chociażby znajdowało się tam w najmniejszych ilościach.

Co więcej, wobec zmniejszenia się podaży, dla zaspokojenia potrzeb rynku, tym bardziej konieczne jest zwiększenie każdej dostarczonej konwi mleka.

Podobnie, może w mniej ostrej formie, przedstawia się sytuacja ze zwózką drobiu i jaj, a także prawdo-

podobnie i przy zwózce całego szeregu innych artykułów pochodzących z zakupu, a także przy dystrybucji.

Możliwość uzyskania samochodów zastępczych na czas konserwacji, czy zapobiegawczego remontu własnego samochodu istnieje tylko w większych ośrodkach objętych siecią placówek PKS lub innych przewoźników publicznych.

W takich właśnie placówkach posiadających od jednego do kilku pojazdów najczęściej ma miejsce „zajeżdżanie“ samochodów aż do zupełnej utraty zdolności ruchu.

Zważywszy, że takie małe zakłady nie mają zwyczaj żadnego zaplecza technicznego, wszelkie drobne, a nawet poważniejsze naprawy są wykonywane środkami miejscowymi, często sposobem „kowalskim“, uniemożliwiającym przeprowadzenie w przyszłości prawidłowej naprawy.

Potwierdzeniem tego faktu może być opinia Państwowych Zakładów Naprawy Samochodów o tym, że przy oddawanych do naprawy samochodach wszystko jest zniszczone, często przez niewłaściwą, partacką naprawę, oraz stosunkowo duży odsetek pojazdów kwalifikujących się do likwidacji.

Niewątpliwie, jednym z powodów takiej gospodarki samochodowej w tych przemysłach jest ciągle jeszcze niedostateczne nasylenie ich taboru samochodowym.

Wydać się jednak i taka jest opinia pracowników terenowych służby transportowej, że główne zło tkwi w niewłaściwej, zdecentralizowanej gospodarce samochodowej. Każdy kierownik Zakładu Mleczarskiego, czy Rejonowej Zbiornicy Jajczarsko Drobiarskiej jest „sobiepanem“ pilnie strzegącym posiadanego taboru, skąpiącym usługi transportowej sąsiedniej placówki, ale często po dyktatorsku, a w dywersyjny sposób użytkującym pojazdy.

Kierownik służby transportowej na szczeblu wojewódzkim praktycznie pozbawiony jest jakiegokolwiek rezerwy dyspozycyjnej, która by pozwalała na manewr sprzętem, wymianę pojazdów wymagających przejściowego unieruchomienia dla przeprowadzenia przeglądu i konserwacji.

Dodać należy, że opisany system organizacyjny sprzyja nieuzasadnionym technicznie, ani nieopłacalnym ekonomicznie, przedłużaniom przebiegów między-naprawczych.

Z samochodami sprawa ma się podobnie, jak z ogumieniem, na którym kierowcy wysoko przekraczają normę przebiegu, ale które nie nadaje się już do eksploatacji.

Praktyka, wykazuje że osiągane rekordy przebiegu międzynaprawczego w niektórych wypadkach nie dają ekonomicznych korzyści, gdyż podtrzymywanie ich zdolności do jazdy odbywa się często drogą ciągłych drobnych napraw, kosztem dużych nakładów finansowych, a także wielu straconych wozodni pracy.

Nie od rzeczy byłoby dodać, że taki wyczynowy samochód bywa niekiedy uzupełniany częściami, a nawet całymi zespołami z innych oddawanych do naprawy samochodów tej samej marki. Nie jest moim zamiarem pomniejszanie zasług doskonałych kierowców, którzy uczciwie, drogą troskliwej i fachowej obsługi, uzyskują poważne przekroczenia norm przebiegów międzynaprawczych.

W każdym jednak wypadku równolegle do tego powinna iść ścisła kalkulacja kosztów oraz kontrola

techniczna zapobiegająca temu, aby po uzyskaniu rekordu samochód nie poszedł na złom. W kalkulacji kosztów powinny być brane pod uwagę nie tylko księgowane nakłady pieniężne, ale również straty wynikające z braku ciągłości gotowości technicznej ciągnących resztkami sił takich samochodów.

Wydać się, że „przeeksploatowywanie“ pojazdów w niekorzystny sposób wpływające na wyniki techniczno-eksploatacyjne a więc i na wyniki ekonomiczne gospodarki transportowej, m. in. jako skutek niewłaściwej organizacji transportu, powinno być możliwie najszybciej zlikwidowane.

Zcentralizowanie zwłaszcza gospodarki technicznej, zaopatrzenia i zorganizowanie pracy na pełnym rozrachunku gospodarczym dałoby niewątpliwie podwyższenie zdolności przewozowej taboru samochodowego.

L. BYLINA (Poznań)

Metoda Kowalowa na stacjach obsługi

Mniej więcej przed pół rokiem wyszła z druku pod wyżej wymienionym tytułem broszura Jadwigi Kaślińskiej. Autorka przedstawiła w broszurze możliwości wprowadzenia i stosowania metody Kowalowa na stacjach obsługi samochodów.

Niestosowanie dotychczas w szerokim zakresie metody Kowalowa wynika po prostu z nieznamości istoty metody i błędnego przekonania, że metodę tę można skutecznie stosować tylko w przypadkach masowej produkcji — a w żadnym razie nie w transporcie, którego usługowy charakter pozornie skrajnie odbiega od względnie ustabilizowanych warunków, w jakich odbywa się produkcja przemysłowa, co też autorka broszury wypowiada w niej niejako walkę tym poglądom, tłumacząc istotę i zasady metody Kowalowa, a następnie wskazuje, jak należałoby ją stosować w konkretnych okolicznościach — mianowicie na stacjach obsługi.

W poszukiwaniu sposobów podniesienia wydajności pracy znaleziono już wiele środków, jak np. polepszenie organizacji pracy, likwidacja przestoju, podniesienie kwalifikacji pracowników itp., jednakże nie zawsze w określonym procesie produkcyjnym stosowano najbardziej właściwą formę organizacyjną. Otóż sposobu wybrania i stosowania takiej najwłaściwszej formy dla jakiegos konkretnego procesu produkcyjnego uczy właśnie metoda radzieckiego inżyniera Kowalowa. Metoda ta, jak już wynika z powyższego, nie jest więc zwykłym „pomysłem racjonalizatorskim“, znajdującym zastosowanie tylko w danych, szczególnych warunkach w określonej gałęzi produkcji, lecz jest to metoda naukowa, uniwersalna, wskazująca drogi postępowania dla uzyskania jak najwydatniejszej pracy niemal w każdych okolicznościach.

Broszura wymieniona była recenzowana w czerwcowym numerze „Transportu“, przy czym, zdaniem recenzenta, rozdziały pierwszy i drugi są za obszernie, podczas gdy rozdział trzeci należało poważnie rozszerzyć. Opinia ta nie wydaje się być słuszną, bowiem o ile pierwsze dwa rozdziały nie zawierają nic rażąco zbędnego, o co można by było skrócić, o tyle rozdział trzeci w zasadzie temat wyczerpuje i dalsze jego rozszerzenie byłoby niecelowe. Przecież tu chodzi tylko o wykazanie możliwości wprowadzenia metody Kowalowa na stacji obsługi i wyjaśnienie na czym polega przystosowanie jej do aktualnych warunków — co zostało wyczerpująco, jak na popularną broszurę, dokonane, natomiast nie można od niej wymagać, by rozszerzając trzeci rozdział podano w nim np. gotowe recepty co i jak należy usprawnić, jakie ruchy są złe czy dobre, jak powinno być zorganizowane poszczególne stanowisko robocze itp. Przecież metoda Kowalowa to ustawiczne, systematyczne badanie procesów technologicznych, analizowanie ich, wybieranie „podpatrzonych“ nieraz przodujących metod pracy, opracowywanie ich i masowe upowszechnianie, przy-

czym wprowadzone metody muszą być ustawicznie obserwowane i dalej ulepszone.

Wg inż. Kowalowa jego metoda „nie podaje i nie może podawać uniwersalnych przepisów postępowania, lecz musi być każdorazowo gruntownie przemyślana i dostosowana do istniejących warunków“.

Trzeba stwierdzić, że broszura jest pełnowartościowym popularnym podręcznikiem, który z zagadnieniem, stanowiącym jego przedmiot, jest w stanie wyczerpująco zaznajomić czytelników, dla których został głównie przeznaczony.

Jeśli postawić pytanie, czy broszura Jadwigi Kaślińskiej w tym ujęciu, w jakim ukazała się, jest w stanie spełnić zamierzony przez autora, a wymieniony tu na wstępie cel, — odpowiedź musiałaby wypaść bezwzględnie pozytywnie. Broszura porusza wszystkie najważniejsze momenty omawianego zagadnienia i ujmuje je w sposób jasny i zrozumiały, przystępny nawet dla mniej wykształconego personelu stacji obsługi i kierowców, dla których zresztą głównie została przeznaczona, a co najważniejsze ujmuje ona zagadnienia w sposób przekonujący — i to jest jej najwłaściwszą zaletą.

A teraz jeszcze jedno pytanie. Wyżej stwierdzono, że broszura jest w stanie spełnić zamierzony przez autora cel, — lecz czy w praktyce cel ten ona spełnia?

Otóż aby jakakolwiek książka spełniła swoje zadanie nieodzownym warunkiem jest, by znalazła się w ręku czytelnika, dla którego jest przeznaczona. Tymczasem z przykrością należy stwierdzić, że szeroki ogół pracowników stacji obsługi omawianej broszury nie zna. Ba, nawet wiele Klubów Techniki i Racjonalizacji nie posiada jej w swojej bibliotece. Rezultatem tego są fakty, że można spotkać pracownika stacji obsługi, który na zapytanie, czy i co wie o metodzie Kowalowa odpowie: „tak, coś o tym kiedyś słyszałem, ale to było dawno i sprawa jest już zdaje się nieaktualna“ (dosłownie).

Z tego rodzaju ignorancją należy stanowczo skończyć. Każda dobra książka winna być odpowiednio propagowana nawet na drodze służbowej (przez Kierownictwo Zakładu Pracy), a w konkretnym przypadku wszystkie Kluby Techniki i Racjonalizacji Transportu Samochodowego winny być „z urzędu“ zaopatrzone w potrzebną ilość egzemplarzy broszury, którą następnie winny rozpowszechnić wśród załogi, nie mówiąc już o wspomnianym wyżej jednym z ich podstawowych zadań — samym wprowadzaniu (właśnie w oparciu o broszurę) metody Kowalowa. Jeśli Kluby Techniki i Racjonalizacji podejdą do tego zagadnienia jak należy, wówczas z całą pewnością wzrośnie powszechne zainteresowanie omawianą broszurą, której dotychczasowy nakład okaże się niewystarczający, a rezultaty w postaci zwiększenia gotowości technicznej taboru nie dadzą długo na siebie czekać.

J. BUJNIEWICZ (Warszawa)

Zagadnienie analizy kosztów transportu

Zagadnienie kosztów własnych nabiera coraz większego znaczenia. Sprawa walki o obniżkę tych kosztów wchodzi stopniowo w zakres podstawowych zadań każdego przedsiębiorstwa.

Na tym tle problem kosztów transportu jest ciągle jeszcze dziedziną niedostatecznie opracowaną. Branżowy plan kont przedsiębiorstw nieprzewozowych ma na oku przede wszystkim zagadnienia materiałów i produkcji i nie uwzględnia należytej specyfikacji kosztów transportu, jako całości. W rezultacie — np. w budownictwie — znaczna część tych kosztów, zwłaszcza kosztów eksploatacji taboru obcego, tonie w kosztach zakupu materiałów, w kosztach zaopatrzenia i składowania, bądź też w bezpośrednich kosztach budów. Wyodrębnienie tych kosztów następuje w okresach sprawozdawczych poważne trudności, spotęgowane często wadliwym dekretnowaniem dokumentów przewozowych.

Z drugiej strony bazy transportu, działające w oparciu o pełny lub ograniczony rozrachunek, które z natury rzeczy posiadają własną księgowość transportową i winny mieć pod względem ujęcia kosztów transportu ułatwiony i czysty obraz — wykazują również rażące błędy, jak wliczanie do kosztów transportu napraw głównych lub inwestycji własnych, jak brak wyodrębnienia kosztów usług, świadczonych dopłatnie na rzecz podwykonawców, brak wyodrębnienia kosztów samochodów osobowych itp.

W ten sposób materiał liczbowy, który staje się przedmiotem analizy ekonomicznej kosztów transportu, nie jest wiarygodny i kompletny, bądź też zawiera sumy, które nie powinny być wliczane do kosztów własnych transportu.

Ten stan rzeczy wymaga radykalnego uregulowania na odpowiednich szczeblach pionu księgowości, tym bardziej, że sprawozdawczość rzeczowa z pracy transportu daje obecnie dobry i dość ścisły materiał. Oczywiście, konfrontacja prawidłowo obliczonego kosztu z rzeczowym wykonaniem planu przewozów jest punktem wyjścia dla porównawczej analizy kosztów transportu w poszczególnych przedsiębiorstwach. Tu się otwiera szeroka możliwość ekonomicznej oceny pracy poszczególnych baz transportu oraz oceny organizacji przewozów ze strony przedsiębiorstwa, na rzecz którego usługi transportowe są wykonywane.

Należy pamiętać, że baza transportowa ma decydujący i bezpośredni wpływ tylko na pewne, dość wąskie, zagadnienia eksploatacji posiadanego taboru, jak: utrzymanie wysokiej gotowości technicznej, z czego wynika odpowiedni współczynnik wykorzystania taboru; posiadanie dobrej służby dyspozytorskiej i spedycyjno - kolejowej; sprawnych brygad przeładunkowych oraz należytej kontroli dokumentacji przewozowej. To też badanie tych czynników, niewątpliwie ważnych, które są przedmiotem normalnej analizy pracy transportu, daje tylko jednostronny obraz sprawności bazy transportowej, bo już współczynnik wykorzystania ładowności i przebiegu zależy w dużym stopniu nie tylko od dyspozytora bazy, lecz i od zleceńiodawcy przewozów.

W tych warunkach przy analizie porównawczej kosztów transportu jest rzeczą konieczną zbadanie szeregu czynników, wpływających na ich wysokość, a zależnych od zleceńiodawcy lub przez niego podyktowanych. Przemawia za tym również fakt, że tonokilometr nie jest idealną miarą pracy transportu; koszt 1 tkm jest porównywalny tylko przy tej samej odległości przewozowej i tej samej nośności wozu. Porównywanie wydajności przewozowej w tonach i tkm na 1 godzinę pracy, bądź też kosztu, związanego z taką, czy inną techniczną jednostką obliczeniową, następuje z trudnością, z którymi łatwo możemy się spotkać przy każdym analizowaniu kosztów transportu.

Analizy takie mają wartość, z zastrzeżeniami wyżej wspomnianymi, przede wszystkim dla wewnętrznych potrzeb przedsiębiorstwa lub bazy transportowej przy porównaniu kształtowania się kosztów jednostkowych w różnych okresach sprawozdawczych. Natomiast ma-

ją znikomą wartość przy analizie i porównywaniu kosztów transportu szeregu przedsiębiorstw na szczeblu centralnych zarządów lub resortu, z uwagi na różnice w odległościach przewozowych, których nie można sprowadzić do jednej podstawy porównawczej.

Wprowadza się przeto dodatkowy wskaźnik porównania, a mianowicie wielkość globalną kosztów transportu w stosunku do wartości przerobu przedsiębiorstwa. Zaletą jego jest to, że eliminując wszystkie współczynniki i wskaźniki kosztów jednostkowych i wydajności, daje uproszczony wynik w formie jednej liczby. Jednakże i ta liczba może być porównywana w połączeniu ze średnią odległością przewozów, która ostatecznie decyduje o wysokości kosztu transportu nawet przy stanie idealnej równości wszystkich wskaźników techniczno-eksploatacyjnych.

Napotyka się więc znowu na podstawowy dla kosztów i wydajności transportowej czynnik odległości, który teoretycznie mógłby być wyeliminowany w drodze zsumowania obliczeń, przy których należałoby sięgnąć nie tylko do normowanych wskaźników szybkości technicznej i eksploatacji, lecz także do rzeczywistych czasów robót ładunkowych, ilości kursów i zrzutów oraz do analizy różnego rodzaju przestojów w pracy. Jest rzeczą oczywistą, że takie pogłębienie materiału statystycznego przedstawia duże trudności, szczególnie wobec zmiany danego wzoru TIS. Ponadto wchodzi w grę różne rodzaje pojazdów o nierównej sprawności w poszczególnych przedsiębiorstwach, różnorodny stosunek silników wysokoprężnych itp., co w rezultacie ma wpływ na koszty jednostkowe i ogólne.

Takie spiętrzenie problemów i zagadnień przy analizie porównawczej kosztów transportu bynajmniej nie przekreśla samego zagadnienia analizy, gdyż do niej należy ustalenie przyczyn takiego czy innego kształtowania się kosztów oraz opracowania wytycznych dla ich obniżenia — lecz wskazuje na potrzebę odrębnego potraktowania analizy kosztów własnych bazy transportowej w ramach danego przedsiębiorstwa i odrębnego analizowania kosztów poszczególnych baz na szczeblu CZ.

Analiza kosztów własnych bazy transportowej na podstawie posiadanej oryginalnej dokumentacji przewozowej może i powinna uwzględnić wszystkie współczynniki techniczno - ekonomiczne, obliczając koszty jednostkowe i wydajność przewozową na jedną tonę ładowności w ciągu jednej godziny pracy — dla posiadanych grup lub marek pojazdów. Pozwoli to na umieszczenie przyczyn zawyżenia pewnych kosztów i na powzięcie środków zaradczych usprawniających pracę na poszczególnych odcinkach eksploatacji, jak: obsługa techniczna, przeładunek, przestoje, gospodarka paliwowa itp. Z drugiej strony do tej analizy wchodzi okresowe kształtowanie się kosztów zbiorczych zależnych i niezależnych od przebiegu. Słowem całokształt gospodarczej działalności bazy, wynikającej z jej własnej decyzji i zapobiegliwości dobrego gospodarza.

Poza tą sferą zagadnień występuje jednak w praktyce inicjatywa i dyspozycja zleceńiodawcy, któremu służy wyodrębniona baza transportowa. Ostatecznie baza ta ma obowiązek wykonania zleceń przewozowych przedsiębiorstwa produkcyjnego wg jego dyspozycji, co ma zasadniczy wpływ na organizację przewozów, przesądza o słuszności polityki przewozowej przedsiębiorstwa i w znacznym stopniu o wysokości kosztów transportu w stosunku do wartości przerobu.

To właśnie może być przedmiotem analizy porównawczej kosztów transportu na wyższym szczeblu, do czego wystarcza materiał sprawozdawczy transportu, wykonawstwa i zaopatrzenia. W analizie tej można tylko w ograniczonym stopniu posługiwać się współczynnikami techniczno - ekonomicznymi transportu ze względu na praktyczną niemożność sprowadzenia ich do wspólnego mianownika, co było wyżej omówione. Należy zatem zastosować inne kryteria oceny, zaczerpnięte właśnie z dziedziny organizacji i polityki przewozowej pokrewnych przedsiębiorstw.

Dla ilustracji przytoczymy parę przykładów wziętych z życia, które przemawiają za potrzebą takiej właśnie analizy w dążeniu do obniżki kosztów transportu.

Trzy przedsiębiorstwa o identycznym wykonawstwie są obsługiwane przez jedną bazę transportową, która znajduje się w administracji jednego z tych przedsiębiorstw. Z analizy za półrocze wynika, że przedsiębiorstwo pierwsze, do którego należy baza, wykazuje 4,14% kosztów transportu w stosunku do wartości przerobu, natomiast dwa pozostałe — 2,23% i 2,88%. Należy dodać, że baza obciążała każde przedsiębiorstwo średnią wartością 1 tkm przy prawie równych średnich odcinkach jazdy. Takie kształtowanie się kosztów wymagało dalszej analizy, która doprowadziła do stwierdzenia, że przedsiębiorstwo pierwsze miało 750 ton przewiezionnej masy na 1 mil. zł przerobu, a drugie i trzecie kolejno 435 ton i 450 ton. Ponieważ w rodzaju wykonawstwa nie było tak rażącej różnicy wagowej materiałów — należało szukać dalszego wyjaśnienia. W rezultacie okazało się, że zwiększenie przewiezionego tonażu w pierwszym przedsiębiorstwie było spowodowane tym, że baza transportowa, wykonując zlecenia drugiego i trzeciego przedsiębiorstwa, odmierzala środki transportowe b. szczególnie i krytycznie, natomiast zlecenia przewozowe przedsiębiorstwa pierwszego, od którego była uzależniona administracyjnie — traktowała zbyt liberalnie. Środki transportowe były do dyspozycji na każde zawołanie, przez co powstały nadmierne przewozy wtórne i nieuzasadnione przerzuty, które w rezultacie dały wysokie koszty.

Inny przykład. Dwa przedsiębiorstwa tego samego wykonawstwa posiadają bardzo zbliżone wskaźniki techniczno - ekonomiczne w transporcie drogowym, natomiast koszt transportu w stosunku do przerobu bardzo różny. Tej różnicy nie można wytłumaczyć większym zaawansowaniem przewozów wtórnych, gdyż średni tonaż na 1 mil. zł przerobu nie wykazuje znaczniejszej różnicy. Po zbadaniu przewozów kolejowych z własnego nadania okazało się, że jedno przedsiębiorstwo dysponowało przerzutami materiałów na dalekie budowy kolej, drugie zaś samochodami własnymi i obcymi. Stosunek kosztów w tych przewozach jest, jak 1 do 10. Przyczyna podwyższenia kosztów transportu została wyjaśniona, a uzdrowienie tego stanu rzeczy okazało się praktycznie zupełnie możliwe.

Przyczynę nadmiernej wysokości kosztów transportu można wykryć np. w nieracjonalnym zatrudnianiu przewoźników konnych do przewozu materiałów nie masowych na odległość powyżej 3 — 4 km. Przewozy takie, wykonywane z racji niejednorodnego charakteru materiałów wg stawki godzinowej — kalkulują się za 1 tonę rzeczywistej wagi kilkakrotnie drożej, niż przewozy samochodowe.

Niedostatecznie docenianym składnikiem kosztów transportu jest koszt przeładunku. Istnieje nawet tendencja wśród techników transportowych pomijania w analizie tego składnika. Tymczasem przeładunek, który zajmuje dziesiątki procentów czasu pracy pojazdów, zasługuje na bardzo szczegółową analizę i w konsekwencji wymaga często szeregu usprawnień, związanych z wydaniem i przyjęciem materiałów, ze sprawnością pracy ładowaczy, z zastosowaniem specjalnych pojemników itp. Te zagadnienia układają się bardzo różnorodnie w poszczególnych przedsiębiorstwach. Na przykład, przedsiębiorstwo tolerowało przy przewozach przestrzennych wpisywanie do karty drogowej ciężaru ładunku według nośności pojazdu. Ciężar ten wchodził automatycznie do karty pracy ładowaczy i był powodem znacznego podwyższenia kosztów przeładunku. Nie koniec na tym — przewozy miały w tym przypadku wysoki procent przestoju przy robotach ładunkowych, a jednocześnie niski procent czasu pracy w akordzie ładowaczy. Ponieważ przy przewozach nie było ruchu wahadłowego, oba te procenty powinny być teoretycznie sobie równe. Tymczasem przestoje pojazdów przy robotach ładunkowych wynosiły ponad 30% czasu ich pracy, a czas przepracowany w akordzie ładowaczy tylko 12%. Cała różnica była nadpłaconą robotnikom ładunkowym, którzy przez obniżenie czasu w akordzie niesłusznie podwyższyli sobie godzinową część zarobków. W ten sposób została wyjaśniona przyczyna za wysokiego kosztu przeładunku 1 tony materiałów.

Rozważania powyższe nie wyczerpują wszystkich możliwości, które daje analiza. Wskazuje jednak na to, że w dążeniu do obniżki kosztów transportu należy badać szeroki wachlarz zagadnień, związanych z przemieszczeniem materiałów nie tylko z punktu widzenia samej techniki przewozowej, lecz także z uwzględnieniem co najmniej równie ważnych problemów organizacji i polityki przewozowej poszczególnych przedsiębiorstw produkcyjnych.

Od naszych korespondentów

WALCZMY O ZMNIEJSZENIE PRACOCHOŁNOŚCI W PRACY PRZEŁADUNKOWEJ PORTÓW MORSKICH

Rok ubiegły nie przyniósł, niestety, sukcesów w walce o zmniejszenie pracochłonności przeładunków portowych.

Wiele razy jaskrawo występowały przypadki marnotrawstwa na tym, tak ważnym dla gospodarki portowej, odcinku. Szczególnie kampania eksportu tarcicy dostarczyła przykładów takiej niewłaściwej organizacji pracy. W ciągu całej kampanii drewno przychodziło do portów bardzo często nieodpowiednio i niedostatecznie przygotowane. Tarcicę bowiem nadsyłano do portów złe, albo wcale nieoznakowaną, nie posortowaną, załadowaną w kilku wymiarach na jednym wagonie, przy czym drewno suche pomieszane ze świeżym; ponadto na skutek niedostatecznej koordynacji następowała kumulacja wagonów w okresach zbiegu statków.

W tych warunkach pracochłonność czynności przeładunkowych przy przeładunku tarcicy wzrastała prawie o 30%, powodując trudności na odcinku robocizny i konieczność zatrudniania dodatkowych niewykwalifikowanych robotników, którzy osiągalni zaledwie 40 — 50% wydajności pracy normalnego robotnika drzewnego.

Zła praca producenta i załadowcy drewna i niedostateczna kontrola wysyłanego drewna, odbijała się niekorzystnie na pracy portów, pochłaniając tysiące cennych roboczogodzin.

Niedostateczne przeszkolenie robotników świeżo zwierzbowanych, brak dostatecznie opracowanej technologii przeładunku, niedostateczna kontrola i organizacja pracy przeładunkowej ze strony Zarządów Portów powiększały wielokrotnie te straty.

Podobnie się działo na odcinku przeładunku drobnicy — na przykład na linii dalekowschodniej, gdzie niewłaściwe opakowanie sztuk ciężkich, częsty brak pomocniczego sprzętu przeładunkowego, nieopracowanie technologii przeładunków sztuk ciężkich, częste zmiany sztafplanów, powodowały straty tysięcy cennych roboczogodzin.

Takich i podobnych przykładów marnotrawstwa cennej robocizny można przytaczać o wiele więcej. O tym, jak wielkie są straty portów i gospodarki narodowej z tego tytułu, może dać świadectwo kilka cyfr z portu gdańskiego: 30.000 roboczogodzin straconych z tytułu niewłaściwego dysponowania robotnikami, 20.000 roboczogodzin straconych na skutek wadliwej organizacji pracy — oto zaledwie skromna część wyników marnotrawstwa robocizny w porcie gdańskim za I półrocze ub. r.

Nie lepiej jest w innych portach morskich.

Należy mieć nadzieję, że rok bieżący przyniesie radykalne zmiany na tym odcinku.

Koresp. T. Jakobi (Warszawa)

ZAPOMNIANA ULICA

Daleki jestem od złośliwości — powoduję się tylko głęboką troską o ochronę mienia socjalistycznego. Los zrządził, że pracuję w transporcie i to właśnie skłania mnie do napisania tego listu.

Jest w Warszawie ulica, która ze względu na swój stan nawierzchni winna nazywać się „Zapomniana”; jest to ulica, która na przestrzeni jednego kilometra posiada 1000 wybojów. Jest to ul. Bema. Ma tu swą siedzibę Dzielnica Rada Narodowa Dzielnicy Wola, a więc gospodarz tej dzielnicy, terenowy organ władzy ludowej. Wiem i doceniam zagadnienie kredytów, budżetu, budowy i rozbudowy, ale trudno mi uwierzyć, żeby cały aktyw rady nie widział i nie znał swojej ulicy.

Ulicą tą codziennie przejeżdżają setki samochodów ciężarowych (Baza Transportu Zjednoczenia nr 2 ul. Bema 65 i Baza Transportu WP Zjednoczenia nr 1 ul. Bema 55, Baza Transportu WSS, Kasprzaka róg Bema i wiele innych), a przejazd jest naprawdę udręką. Gdyby samocho-

dy te mogły mówić, na pewno wołałyby: „Nie męczcie nas po tej drodze”.

Jak niszczą się samochody na złej nawierzchni wiedzą o tym najlepiej monterzy samochodowi, kierowcy, referenci ogumienia, kierownicy baz — słowem wszyscy ci, którzy współpracują z transportem. Szkoda tylko, że nie wiedzą o tym referenci gospodarki komunalnej Rad Narodowych.

W ciągu dziesięciu lat wiele ulic w naszej stolicy otrzymało gładką nawierzchnię, wiele zostało naprawionych, tylko ul. Bema nie. A szkoda, bo od szeregu miesięcy tramwaj nie chodzi tą ulicą i warunki wybitnie sprzyjają naprawie nawierzchni, a tymczasem nie.

Pisząc powyższe, apeluję do nowych radnych, by ci, jako ludzie nowi naprawdę wzięli tę sprawę do serca i ulica 1000-ca wybojów zamieniła się w ulicę, jeżeli nie o gładkiej, to chociaż o równej nawierzchni, gdyż poprzedni radni łącznie z Prezydium DRN Wola i referentem gospodarki komunalnej tego nie widzieli.

Koresp. K. Kobylński (Warszawa)

DZIAŁ INFORMACYJNY*)

NORMA DOTYCZĄCA PODSYPKI
POD TORY KOLEJOWE

W Dzienniku Ustaw Nr 55/54 r. pod poz. 273 ukazało się rozporządzenie Przewodniczącego PKPG z dnia 12.XI.1954 r., którym zatwierdzona została jako norma państwowa (PN), obowiązująca na całym obszarze państwa, norma PN-53/K-80051 „Podsypka pod tory kolejowe. Żwir”, ustalona przez Polski Komitet Normalizacyjny w dniu 12.XI.1953 r. ze zmianami z dnia 26.IV.1954 r.

Od dnia wejścia w życie omawianego rozporządzenia, tj. od dnia 1.I.1955 r. nie wolno w zakresie określonym w wymienionej normie stosować na podsypkę pod tory kolejowe żwiru nie odpowiadającego wymaganiom tej normy. Omawiane rozporządzenie dopuszcza jednak do dnia 31.XII.1955 r. stosowanie żwiru kolejowego F2 według normy PN-53/K-80051 wyżej wymienionej o wymiarach ziaren 20-80 mm oraz żwiru kolejowego o zawartości ziaren igiełkowatych i blaszkowatych do 30% wagowo.

Nadmienić należy, że zatwierdzonej normy nie stosuje się do prac naukowo-badawczych.

K. K.

PRAKTYKA KANDYDATÓW
NA KIEROWCÓW ZAWODOWYCH

W celu zapewnienia stałego dopływu kadr kwalifikowanych kierowców samochodowych dla potrzeb gospodarki narodowej Prezydium Rządu podjęło uchwałę z dnia 26 listopada 1954 r. regulującą odbywanie praktyki przez kandydatów na zawodowych kierowców samochodowych.

Uchwała ta ogłoszona w Monitorze Polskim Nr 119 z 1954 r. zobowiązuje uspołecznione przedsiębiorstwa, zakłady i instytucje eksploatujące samochody ciężarowe o ładowności od 2,5 ton wzwyż — do przyjmowania na 3-miesięczną praktykę kandydatów na kierowców zawodowych (praktykantów), posiadających pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych dla praktykanta.

Rozdziału praktykantów na praktykę dokonują wydziały komunikacji drogowej prezydiów wojewódzkich rad narodowych (Prezydiów Rad Narodowych m. st. Warszawy i m. Łodzi) w porozumieniu z oddziałami lub referatami zatrudnienia prezydiów rad narodowych.

Praktykanci mają być w miarę możliwości kierowani do miejscowości, w których posiadają miejsce zamieszkania.

Uchwała przewiduje, iż praktykantom wypłaca się za okres praktyki ryczałt w wysokości 300 zł miesięcznie a praktykantom, którzy w związku z odbywaniem praktyki otrzymywać będą czasowe delegacje poza obręb stałego miejsca pracy będą wypłacane diety na ogólnych zasadach.

Praktykantów szkół kierowcy. Kierowcy, któremu powierzono szkolenie praktykanta wypłaca się po ukończeniu przez praktykanta praktyki wynagrodzenie w wyso-

kości 200 zł, a po otrzymaniu przez praktykanta pozwolenia kategorii III na prowadzenie pojazdów mechanicznych ponadto premię w wysokości 175 zł.

W przypadku, gdy praktykanta szkoliło dwóch lub więcej kierowców, każdemu z kierowców wypłaca się wynagrodzenie łącznie z premią proporcjonalnie do okresu szkolenia praktykanta, przy czym łączna suma wynagrodzenia i premii nie może przekraczać 375 zł.

Jeżeli po ukończeniu praktyki praktykant w związku z ujemnym wynikiem sprawdzenia jego znajomości w zakresie przepisów o ruchu drogowym i praktycznej umiejętności prowadzenia pojazdów nie otrzymał pozwolenia kategorii III zakład pracy, w którym praktykant odbywał praktykę obowiązany jest przyjąć praktykanta na jedno-miesięczną ponowną praktykę. W czasie tej praktyki praktykant nie otrzymuje już wynagrodzenia a kierowca szkolący go obowiązany jest przeprowadzić z tym praktykantem ponowne przeszkolenie bezpłatnie.

Premię w takim przypadku — wypłaca się kierowcy, szkolącemu praktykanta dopiero po uzyskaniu przez praktykanta pozwolenia kategorii III. Wpłata premii następuje w omawianym wyżej trybie.

Zakres i warunki: odbywania praktyki w obsłudze i prowadzeniu samochodów — jak to stwierdza uchwała — określi Minister Transportu Drogowego i Lotniczego.

Przepisy uchwały nie obowiązują użytkowników samochodów ciężarowych, należących do jednostek wojskowych i jednostek bezpieczeństwa publicznego.

W końcu wydaje się konieczne przypomnieć, iż uchwała pozostaje w związku z § 41 ust. 3 rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, w brzmieniu ustalonym rozporządzeniem z dnia 15.XII.1953 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 3, poz. 6), który to przepis uzależnia między innymi uzyskanie pozwolenia kategorii III na prowadzenie pojazdów mechanicznych od odbycia przez ubiegającego się o to pozwolenie praktyki w obsłudze i prowadzeniu samochodów, w zakresie i na warunkach, określonych przez Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego.

J. B.

NOWE PLACÓWKI SPEDYCYJNE I WYKORZYSTANIE
PRÓŻNYCH PRZEBIEGÓW

Zarządzeniem Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 27 listopada 1954 r. w sprawie zmian w taryfie towarowej transportu samochodowego i spedycji (Dz. T. i Z. K. Nr 23) uzupełniono załącznik Nr 11 do wymienionej taryfy wykazem następujących miejscowości:

Brodnica — woj. bydgoskie, Sieradz — woj. poznańskie, Elk — woj. białostockie oraz Busko — woj. kieleckie.

Uzupełnienie załącznika Nr 11 wykazem wyżej wymienionych miejscowości oznacza, iż na miejscowości te rozszerzono obowiązek stosowania przepisów zarządzenia Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 19 listopada 1952 r. w sprawie wykorzystania próżnych przebie-

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

gów ciężarowych pojazdów samochodowych w transporcie między osiedlami (Mon. Pol. A-103, poz. 1611) a także przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 czerwca 1952 r. w sprawie używania ciężarowych pojazdów samochodowych w transporcie między osiedlami i wykorzystania ich próżnych przebiegów (Dz. U. Nr 29, poz. 197).

J. B.

PRZEDŁUŻENIE TERMINU WYMIANY POZWOLEN KIEROWCÓW

W Monitorze Polskim Nr 122, poz. 1772, ukazało się zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 18 grudnia 1954 r. w sprawie przedłużenia terminu wymiany pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

Wymienionym zarządzeniem, wydanym na podstawie § 2 ust. 8 rozporządzenia z dnia 15 grudnia 1953 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 3, poz. 6), Minister Transportu Drogowego i Lotniczego przedłużył do dnia 15 lipca 1955 r. termin wymiany dotychczasowych pozwoleń kierowców na nowe pozwolenia.

J. B.

PRZEPISY PORZĄDKOWE W KOMUNIKACJI KOMUNALNEJ

Ważne zagadnienie utrzymania należytego porządku w wozach tramwajowych, autobusach i trolejbusach uregulowało zarządzenie Ministra Gospodarki Komunalnej z dnia 29 października 1954 r. w sprawie przepisów porządkowych dla osób korzystających ze środków komunikacji komunalnej (Mon. Pol. Nr 119, poz. 1679).

Przepisy porządkowe:

1) regulują sprawę wchodzenia i wychodzenia z wozów komunikacji komunalnej,

2) przewidują zakaz przewożenia niektórych przedmiotów jak materiałów łatwopalnych, wybuchowych itp., pakunków, przekraczających wymiary 60 cm x 37 cm x 25 cm (nie dotyczy to wózków dzieciennych, nart i saneczek, które mogą być przewożone wyłącznie na przednim pomoście doczepnych wozów tramwajowych), przedmiotów tamujących ruch w wozie itp.,

3) zabraniają korzystania z przejazdu osobom nietrzeźwym, osobom mogącym zanieczyścić ubrania innych pasażerów, osobom wzbudzającym brudem lub niechlujstwem odrazę i osobom dotkniętym chorobami zakaźnymi.

4) dozwalają przewożenia za opłatą w tramwajach, autobusach i trolejbusach małych psów na rękę z nałożonymi kagańcami oraz dużych psów w tramwajach wyłącznie na przednim pomoście wozu doczepnego, trzymany na smyczy i w kagańcach,

5) regulują szereg innych warunków korzystania z komunikacji komunalnej jak wykupienie i okazywanie biletu na przejazd itp.

Osoby nie przestrzegające przepisów porządkowych bądź nie stosujące się do wskazówek i żądań konduktora, jak również osoby zakłócające swoim zachowaniem spokój w wozach komunikacji komunalnej obowiązane są na wezwanie konduktora lub kontrolera opuścić wóz i nie mają prawa do żądania zwrotu sumy uiszczonej za przejazd.

Poza tym osoby naruszające przepisy porządkowe podlegają karze na podstawie art. 29 prawa o wykroczeniach (Dz. U. z 1932 r. Nr 60, poz. 572) w trybie zwykłego lub mandatowego postępowania karno-administracyjnego.

Jednocześnie ukazało się w Monitorze Polskim Nr 119 z 1954 r. zarządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 grudnia 1954 r. upoważniające organy kontroli ruchu ustanowione w komunalnych przedsiębiorstwach komunikacyjnych do nakładania i ściągania grzywien w drodze mandatu karnego za czyny, polegające na naruszaniu obowiązujących przepisów porządkowych dotyczących korzystania z komunalnych środków komunikacji.

Wprowadzenie w życie omawianych zarządzeń przyczyni się niewątpliwie do polepszenia porządku w komunikacji komunalnej.

J. B.

PRZEKSZTAŁCENIE MORSKIEGO INSTYTUTU TECHNICZNEGO W INSTYTUT MORSKI

Rada Ministrów uchwałą Nr 766/54 z dnia 13 listopada 1954 r. przekształciła Morski Instytut Techniczny w Instytut Morski. Instytut podlega Ministrowi Żeglugi, a siedzibą jego jest m. Gdańsk.

W związku z przeprowadzonym przekształceniem dla Instytutu Morskiego zostały ustalone następujące podstawowe zadania:

— prowadzenie badań naukowych oraz krzewienie postępu technicznego i ekonomicznego w zakresie problematyki dotyczącej transportu morskiego;

— prowadzenie badań naukowych w zakresie prawa morskiego;

— współpraca oraz współdziałanie z resortowymi przedsiębiorstwami produkcyjnymi i usługowymi w zakresie racjonalizacji i ulepszenia metod produkcji i organizacji pracy;

— przygotowanie i dokształcanie kadr pracowników naukowych w zakresie zagadnień technicznych, ekonomiki transportu morskiego oraz prawa morskiego.

Omawiana uchwała nadała Instytutowi nowy statut, który szczegółowo określa zadania, organizację oraz zakres jego działania.

Jednocześnie uchwała postanawia, że ogół wydatków i dochodów Instytutu objęty będzie budżetem centralnym Państwa w części dotyczącej Ministerstwa Żeglugi.

Uchwała weszła w życie z dniem powzięcia, a wykonanie jej zostało poruczone Ministrowi Żeglugi.

E. P.

PREZYDIA WOJEWÓDZKICH RAD NARODOWYCH — ORGANAMI ADMINISTRACJI WODNEJ

Uchwałą Nr 526 Rady Ministrów z dnia 2 sierpnia 1954 r. w sprawie właściwości rad narodowych jako organów administracji wodnej zleca prezydium wojewódzkich rad narodowych wydawanie decyzji we wszelkich sprawach wodnych na szczeblu pierwszej instancji z wyjątkiem spraw, wymienionych w art. 185 ustawy wodnej z dnia 19 września 1922 r.

Powyższa uchwała została podjęta w związku z przeprowadzoną w połowie 1954 roku reorganizacją administracji dróg wodnych i weszła w życie z dniem ogłoszenia.

E. P.

UMUNDUROWANIE UCZNIÓW SZKÓŁ PODLEGŁYCH MINISTROWI ŻEGLUGI

Prezydium Rządu uchwałą Nr 543 z dnia 2 sierpnia 1954 r. w sprawie umundurowania uczniów i personelu szkół podległych Ministrowi Żeglugi przyznało uczniom szkół morskich, technikum żeglugi śródlądowej oraz Zasadniczej Szkoły Rybołówstwa Morskiego umundurowanie na warunkach bezpłatnego użytkowania w okresie pobytu w szkole.

Jednocześnie zostało przyznane umundurowanie za odpłatnością 25% jego wartości dyrektorom, wykładowcom, organizatorom ZMP, wychowawcom i nauczycielom oraz woźnym zatrudnionym w pełnym wymiarze zajęć.

Wzory przyznanego umundurowania wraz z dystynkcjami zostaną ustalone odrębnymi przepisami.

Załącznik do niniejszej uchwały ustala wykaz sort mundurowych, normy ilościowe umundurowania oraz okresy zużywalności, przy czym wszelkie zmiany w wykazie sort mogą być dokonywane przez Min. Żeglugi w porozumieniu z Przewodniczącym PKPG oraz Min. Finansów.

Wykonanie uchwały, która weszła w życie z dniem powzięcia zostało powierzono Ministrowi Żeglugi.

E. P.

ODMOWA UISZCZANIA OPLAT CELNYCH

Na podstawie postanowień rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23.12.1953 r. w sprawie opłat celnych i pozwoleń na przywóz towarów z zagranicy Minister Handlu Zagranicznego zarządzeniem z dnia 3.10.1954 r. wprowadził w życie z mocą od dnia 1.7.1954 r. instrukcję w sprawie postępowania w przypadkach odmowy uiszczenia opłat celnych od towarów przywiezionych z zagranicy opublikowaną w Monitorze Polskim Nr 411 pod poz. 1555.

Zarządzenie postanawia, iż w przypadkach, gdy osoba przywożąca towary z zagranicy albo krajowy odbiorca (adresat) zagranicznej przesyłki towarowej odmawia uiszczenia opłat celnych, przypadających od wszystkich lub niektórych przywiezionych lub nadesłanych z zagranicy towarów, organy celne oraz przedsiębiorstwa przewozowe lub spedycyjne, zastępujące strony przy odprawie celnej, po-

stępują stosownie do instrukcji stanowiącej załącznik do omawianego zarządzenia.

Instrukcja Min. Handlu Zagranicznego, o której wspomnieliśmy wyżej, obejmuje postanowienia ujęte w 3 podstawowe działy: I Obrót pocztowy, II Obrót kolejowy, morski i lotniczy, III Ruch podróży.

Podstawowe przepisy w sprawie postępowania w przypadkach odmowy uiszczenia opłat celnych od towarów przywiezionych z zagranicy są zawarte w dziale I — Obrót pocztowy, które z odpowiednimi zmianami stosuje się również w obrocie kolejowym, morskim i lotniczym.

Przepisy te określają, iż odmowę uiszczenia opłat celnych, obciążających zagraniczną przesyłkę, adresat powinien stwierdzić na piśmie, składając oświadczenie według ustalonego omawianym zarządzeniem wzoru Nr 1. W przypadku uchylenia się adresata od podpisania takiego oświadczenia pracownik pocztowy stwierdza to również na piśmie. Z niepodjętymi przesyłkami pocztowymi postępuje się w myśl przepisów pocztowych, stosownie do dyspozycji nadawcy, wyrażonej na paczce lub w adresie pomocniczym.

Jeżeli nadawca nie wyraził żadnej dyspozycji, paczkę zwraca się nadawcy z powrotem. Urzędy pocztowe obowiązane są informować odbiorców o możliwości uiszczenia opłat celnych również od części zawartości odprawionej przesyłki, a odbiorcy wyrażający zgodę na uiszczenie opłat celnych tylko od części zawartości przesyłki, składają pisemne oświadczenie według ustalonego omawianym zarządzeniem wzoru nr 2.

W przypadkach zasługujących na szczególne uwzględnienie urzędy pocztowe oddawcze mogą na prośbę adresatów przedłużać okresy wykupu zagranicznych przesyłek do 30 dni.

Interesujące nas postanowienia działu II w zakresie obrotu kolejowego, morskiego i lotniczego określają, iż w przypadkach odmowy uiszczenia opłat celnych obciążających zagraniczną przesyłkę nadesłaną drogą kolejową, morską lub lotniczą stosuje się odpowiednio przepisy ustalone dla działu I obejmującego obrót pocztowy o których pisaliśmy wyżej z następującymi zmianami:

1) po wymierzeniu przez urząd celny opłat celnych przypadających od zagranicznej przesyłki kolejowej, morskiej lub lotniczej przedsiębiorstwo przewozowe lub spedycyjne zawiadamia odbiorcę o nadejściu przesyłki i o wysokości opłat celnych, przesyłając jednocześnie wyświadczenie z kwitu celnego z pouczeniem o możliwości uiszczenia opłat celnych od całej przesyłki lub tylko od jej części.

2) po uiszczeniu przez odbiorcę opłat celnych właściwe przedsiębiorstwo przewozowe lub spedycyjne przekazuje przesyłkę adresatowi.

3) w przypadku gdy odbiorca nabył prawo dysponowania przesyłką i zadysonował jej zwrot za granicę, urząd celny na wniosek przedsiębiorstwa spedycyjnego zezwala we własnym zakresie na powrotny wywóz zagranicę przesyłki znajdującej się pod dozorem celnym.

4) przekazanie przesyłki zagranicę następuje przy zachowaniu przepisów przewozowych i dewizowych.

K. K.

PRZEJĘCIE PRZEZ ZWIĄZKI ZAWODOWE PAŃSTWOWEJ INSPEKCYJ PRACY

W Dz. Ustaw nr 52/54 ukazał się dekret z dnia 10.XI. 1954 roku o przejęciu przez związki zawodowe zadań w dziedzinie wykonywania ustaw o ochronie, bezpieczeństwie i higienie pracy oraz sprawowania inspekcji pracy.

Dla pełnego wykorzystania ustawowych zdobyczy i praw klasy robotniczej oraz stworzenia załogom całkowicie bezpiecznych warunków pracy — mocą wspomnianego dekretu został przekazany związkom zawodowym z dniem 1 grudnia 1954 roku zakres działania Ministra Pracy i Opieki Społecznej w dziedzinie wykonywania ustaw o ochronie, bhp i w dziedzinie inspekcji pracy.

Dotyčczasowa terenowa inspekcja pracy została przekształcona w techniczną inspekcję pracy opartą na zasadzie branżowej. Równocześnie związki zawodowe przejęły także działalność ustawodawczą Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej. W myśl omawianego dekretu CRZZ:

a) przedkłada Radzie Ministrów projekty przepisów prawnych w zakresie ustawodawstwa pracy;

b) wydaje na podstawie udzielonego upoważnienia ustawowe uchwały i instrukcje dotyczące wykonania tych przepisów;

c) udziela wyjaśnień odnośnie stosowania wydanych przepisów.

Według dekretu — ogólne przepisy bezpieczeństwa i higieny pracy wydaje Rada Ministrów na wniosek Centralnej Rady Związków Zawod., natomiast branżowe przepisy bhp wydają właściwi ministrowie (kierownicy urzędów centralnych) w porozumieniu z Ministrem Zdrowia i zarządami głównymi właściwych związków zawodowych.

Centralna Rada Związków Zawodowych — realizując wskazania Partii zawarte w uchwale KC PZPR o pracy związków zawodowych oraz wytyczne III Kongresu Zw. Zaw. — powzięła uchwałę o powołaniu Głównego Inspektoratu Ochrony Pracy CRZZ, którego zadaniem jest m. in.:

1) Sprawowanie nadzoru nad stanem bezpieczeństwa i higieny pracy oraz nad przestrzeganiem przepisów o ochronie pracy na terenie całego kraju;

2) inicjowanie, opracowywanie i opiniowanie projektów przepisów prawnych dotyczących bhp, prac wzbudzonych młodocianym i kobietom, skróconego czasu pracy i urlopów dodatkowych oraz udzielanie wyjaśnień w sprawie stosowania tych przepisów;

3) udzielanie zarządom głównym związków zawodowych i WRZZ pomocy w wykonywaniu zadań dotyczących ochrony pracy oraz sprawowanie kontroli wykonywania uchwał i dyrektyw w sprawach bhp;

4) współdziałanie z urzędami i instytucjami w ustalaniu i stosowaniu: środków i metod walki z wypadkami przy pracy i chorobami zawodowymi, profilaktyki, planowania nakładów na urządzenia ochronne, w opracowywaniu projektów norm zaopatrzenia w odzież specjalną i sprzęt ochrony osobistej itp.;

5) współdziałanie z Centralnym Instytutem Ochrony Pracy oraz z innymi instytucjami w pracach dotyczących ochrony zdrowia i życia pracowników.

W zarządach głównych związków zawodowych zostały powołane inspektoraty ochrony pracy, które mają m. i. zadanie:

1) sprawowanie nadzoru i kontroli nad stanem bezpieczeństwa i higieny pracy oraz nad przestrzeganiem przepisów o ochronie pracy w zakładach objętych działalnością związków;

2) udzielania wszechstronnej pomocy dla społecznej inspekcji pracy;

3) instruowania służby bhp i społecznych inspektorów pracy w podstawowych sprawach dotyczących ochrony zdrowia i życia pracowników oraz upowszechniania doświadczeń w tej dziedzinie;

4) współdziałania z resortami w zakresie opracowywania i wydawania przepisów dotyczących bhp oraz planowania nakładów na urządzenia ochronne, ustalania projektów norm odzieży specjalnej i sprzętu ochrony osobistej, środków do mycia, urządzeń sanitarnych itd.: opracowywania metod walki z wypadkowością, ze szkliwościami produkcyjnymi oraz chorobami zawodowymi, jak również metod szkolenia pracowników. Zadania swe inspektorat wykonywuje przy pomocy personelu złożonego z technicznych inspektorów pracy. Stanowią oni podstawową kadre, której przypada główna rola spełniania zadań w terenie. Z tego względu — we wspomnianym dekrete szczegółowo określone są obowiązki i uprawnienia technicznego inspektora pracy.

Do technicznego inspektora pracy należy:

a) kontrola urządzeń technicznych i sanitarnych zakładu pracy oraz warunków i organizacji pracy pod względem zabezpieczenia życia i zdrowia pracowników;

b) kontrola szkolenia pracowników w zakresie bezpiecznych metod pracy;

c) nadzór nad przestrzeganiem przepisów o ochronie zdrowia i życia pracowników, a w szczególności o bezpieczeństwie i higienie pracy.

Techniczny inspektor pracy ma prawo:

a) wizytowania o każdej porze dnia i nocy, za okazaniem legitymacji służbowej, zakładów pracy, szkolnych pracowni, laboratoriów i warsztatów oraz urządzeń so-

cialno-bytowych przy zakładach pracy i szkołach zawodowych;

b) żądania udzielenia informacji oraz okazywania dokumentów w sprawach objętych zakresem działania technicznej inspekcji pracy;

c) wydania kierownikowi zakładu nakazów, dotyczących usunięcia stwierdzonych uchybień w zakresie bhp;

d) wydania kierownikowi zakładu pracy nakazów odnośnie wstrzymania robót w razie bezpośredniego zagrożenia życia i zdrowia pracowników zatrudnionych przy tych robotach oraz kierowania do innych robót pracowników zatrudnionych wbrew obowiązującym przepisom przy pracach szkodliwych lub niebezpiecznych, jak również w przypadku zatrudnienia pracowników nie przeszkolonych przy robotach niebezpiecznych.

Techniczny inspektor pracy ma prawo badania przyczyn i okoliczności wypadków przy pracy.

Właściwy techniczny inspektor pracy opiniuje projekty budowy i przebudowy zakładów pracy lub ich części pod względem bhp, jak również bierze udział w komisjach powołanych do przyjmowania do eksploatacji wybudowanych lub przebudowanych zakładów pracy. W dalszym ciągu — w dekreście określono, iż technicznym inspektorem pracy może być osoba, która posiada wyższe lub średnie wykształcenie techniczne i znajomość technologii procesów produkcyjnych oraz złożyła egzamin przed komisją egzaminacyjną powołaną przez CRZZ.

W wykonaniu dekretu i uchwały CRZZ — w Związku Zawodowym Pracowników Transportu Drogowego i Lotniczego zorganizowano techniczną inspekcję pracy powołując przy Zarządzie Głównym inspektorat ochrony pracy i powołano technicznych inspektorów pracy przy 3 zarządach okręgowych z następującymi siedzibami:

1) w Warszawie (z zasięgiem działania na woj. warszawskie, lubelskie i białostockie);

2) w Gdańsku (woj. gdańskie, szczecińskie, koszalińskie i olsztyńskie);

3) w Poznaniu (woj. poznańskie, zielonogórskie i bydgoskie);

4) w Stalinogrodzie (woj. stalinogrodzkie, opolskie i łódzkie);

5) w Krakowie (woj. krakowskie, kieleckie i rzeszowskie);

6) we Wrocławiu (woj. wrocławskie).

Biorąc pod uwagę szerokie uprawnienia i poważne zadania stojące przed techniczną inspekcją pracy — Plenum CRZZ zobowiązało wszystkie instancje związkowe do szczególnej troski o dobór kadr, opracowanie form i metod podnoszenia kwalifikacji oraz zapewnienia niezbędnych warunków organizacyjnych dla sprawnej działalności inspekcji i okresowej oceny tej działalności. **A.L.**

Taryfy i zarządzenia

a. w komunikacji kolejowej:

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń komunikacyjnych Nr 19 z 1954 r. ogłoszono dwa zarządzenia Ministra Kolei, które w Taryfie towarowej Polskich Kolei Państwowych wprowadzają następujące zmiany:

1) w Dziale I (Postanowienia taryfowe) § 48 ust. 2 uzupełniono nowym postanowieniem, według którego przy

przewozie wagonowych przesyłek lodu suchego w pojemnikach podstawę do obliczenia przewoźnego stanowi waga rzeczywista, najmniej jednak 5 000 kg;

2) w Dziale II (Klasyfikacja towarów) następujące pozycje k. t. uzupełniono nowymi nazwami towarów:

a) poz. 219 — nazwą „kryolit syntetyczny“;

b) poz. 539 A — nazwami „alkohol amyłowy i butylowy“;

c) poz. 930 — nazwą „podkłady magazynowe“;

d) poz. 944 — nazwą „modele drewniane“;

e) poz. 1015 — nazwami „bębny kartonowe“ i „pudełka tekturowo-blaszane“;

3) w Dziale V (Komunikacja kolejowo-wodna), w Międzystacyjnej tabeli stawek dla przesyłek wagonowych wprowadzono na przewóz kamiennych materiałów poz. 202 a/k, t. nowe relacje: Sulików — Wrocław Nadodrze i Sulików — Wrocław Popowice wraz ze stawkami, które stosuje się pod warunkiem zamieszczenia w liście przewozowym oświadczenia: „Do przeładowania na wodę i nadanie do portu Krajnik“.

W Dz. T. i Z. K. Nr 20 i 21 z 1954 r. ogłoszono dwa zarządzenia Ministra Kolei, które wprowadzają niektóre zmiany w Załączniku Nr 1 do Jednolitej taryfy towarowej (ETT) dla bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami węgierskich kolei a stacjami pontowymi Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie, jak również między stacjami portowymi Niemieckiej Republiki Demokratycznej: Wismarze, Rostocku, Warnemünde, Stralsundzie i Sassnitz. Zmiany te polegają na:

1) wprowadzeniu szeregu nowych nazw stacji wraz z odległościami taryfowymi na kolejach węgierskich;

2) wprowadzeniu nowych tabel antykułowych na: wyroby przemysłu tekstylnego, włókno sztuczne, wyroby z drewna, maszyny, koks węglowy, brykiety z koksu, nasiona oleiste oraz ziarna roślin strączkowych.

a i b w komunikacji kolejowej i drogowej

W Dz. T. i Z. K. Nr 21 z 1954 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei i Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z 29.X.1954 r. w sprawie przyjęcia zadań transportu kolejowego przez transport samochodowy. Na podstawie tego zarządzenia przewóz przesyłek wagonowych pomiędzy stacjami, położonymi na odcinkach Szczecinek (wł.) — Czaplinek (wł.), Szczecinek (wł.) — Bińcze (wł.), Szczecinek (wł.) — Czarne (wł.), Szczecinek (wł.) — Okonek (wł.) i Szczecinek (wł.) — Grzmiąca (wł.) przejmują Państwowa Komunikacja Samochodowa. Wyjątek stanowi przesyłki, których przewóz samochodami ze względu na długość, ciężar, rozmiar i inne szczególne właściwości jest niemożliwy, a także przesyłki służbowe i gospodarcze PKP oraz wojskowe. Przewozu tych przesyłek dokonują nadal Polskie Koleje Państwowe.

c. w komunikacji wodnej — śródlądowej

W Taryfie towarowej żeglugi śródlądowej uzupełniono § 44 rozdziału IV (Międzyportowa tabela opłat) przez wprowadzenie dla cukru buraczanego z poz 444 b) i 445 k. t. relacji między portami Malczyce — Szczecin ze stawką 1146 gr za 100 kg, przy czym st. Malczyce może być stacją nadania lub przeznaczenia.

O. K.

KRONIKA

DZIAŁALNOŚĆ SEKCJI EKONOMIKI TRANSPORTU P. T. E. W ROKU 1954

(H. M.) Sekcja w roku 1954 — wchodząc w pierwszą fazę swej działalności — objęła zakresem swych prac popularyzację wiedzy marksistowsko-leninowskiej na odcinku ekonomiki branżowej, tworząc organizacyjną platformę dla powiązania pracy naukowej z praktyką gospodarczą.

W roku 1954 Sekcja Ekonomiki Transportu PTE jest jedyną platformą, na której odbywa się periodycznie wymiana poglądów — w ramach organizowanych dyskusji naukowych — pomiędzy przedstawicielami katedr ekonomiki transportu, instytutów naukowo-badawczych transportu

oraz przedstawicielami praktyki gospodarczej transportu — na temat teoretycznego rozwiązywania i uogólniania problemów ekonomicznych, wynikających z aktualnych potrzeb i zadań transportu w gospodarce socjalistycznej.

Przedmiotem opracowań i dyskusji była problematyka wzajemnych zależności między transportem a gospodarką narodową oraz wzajemnych zależności i stosunku pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu — wynikających z rozwoju transportu w gospodarce socjalistycznej. Zasadniczym kierunkiem Sekcji było oświetlenie dróg rentownego prowadzenia gospodarki socjalistycznej w transporcie.

Sekcja Warszawska w roku 1954 prowadziła swe prace w zakresie wszystkich rodzajów transportu w odróżnieniu od prac Sekcji Terenowych (Wrocław, Sopot i Szczecin), które specjalizowały swą działalność w zagadnieniach ekonomicznych poszczególnych rodzajów transportu.

Prace Sekcji Warszawskiej w roku 1954 na odcinku ekonomiki transportu kolejowego obejmowały głównie problematykę rozrachunku gospodarczego oraz zagadnienia walki o obniżkę kosztów i podwyższenie wydajności pracy. W pracach tych oświetlane były także doświadczenia transportu radzieckiego i innych krajów, przyczem szczegółowo przedyskutowano doświadczenia kolei czechosłowackich w zakresie stosowania form rozrachunku gospodarczego.

Poważne miejsce w tych pracach Sekcji zajmowało zagadnienie problematyki ekonomicznej współpracy kolei z innymi rodzajami transportu, a w szczególności zagadnienie uzasadnionego ekonomicznie podziału zadań pomiędzy poszczególne rodzaje transportu w ogólnym systemie transportowym kraju.

Dyskusje naukowe, prowadzone w ramach działalności Sekcji, pomagały niejednokrotnie pracownikom naukowym i praktykom w rozwiązywaniu zagadnień, jakie przed nimi stawiała praca naukowa i zawodowa.

Działalność Sekcji w zakresie ekonomiki transportu samochodowego obejmowała głównie problematykę ekonomiczną, podziału zadań pomiędzy różne formy organizacyjne transportu samochodowego. Dyskusją zostały objęte różne dziedziny pracy transportu, a mianowicie: praca w budownictwie, handlu i przemyśle. Omówiono problematykę działalności branżowych przedsiębiorstw transportu samochodowego oraz transportu własnego, a także szeroko były dyskutowane założenia ekonomiczne pracy samochodowego przewoźnika publicznego. Przeprowadzona w ciągu roku 1954 wymiana poglądów i dyskusja zbliżyła praktykę życia gospodarczego do skrytalizowania naukowego poglądu na zagadnienie prawidłowego ustawienia różnych form organizacyjnych transportu samochodowego, a więc dotyczyła jednego z najbardziej aktualnych zagadnień pracy transportu samochodowego.

Prace w zakresie transportu morskiego dotyczyły przede wszystkim ekonomicznej koncepcji działalności przedsiębiorstw żeglugowych. Problematyka zadań transportu morskiego w gospodarce socjalistycznej oraz zagadnienia prawidłowego ustawienia rozliczeń i kalkulacji, były dyskutowane na posiedzeniach Sekcji, co przyczyniło się do oświecenia spraw, które były przedmiotem prac powołanej przez resort żeglugi — komisji.

Na odcinku transportu wodnego śródlądowego domino wało w dyskusjach zagadnienie ekonomicznego ustawienia żeglugi śródlądowej w systemie transportowym kraju, a także zagadnienie wprowadzenia rozrachunku gospodarczego na statki, jako już aktualnej metody gospodarowania, pozwalającej na usprawnienie pracy żeglugi i obniżenie kosztów własnych. W wyniku tych dyskusji zostały zapoczątkowane prace, mające na celu zbudowanie systemu, który pozwoliłby żegludze osiągnąć niższe koszty przewozów w stosunku do kolei, w oparciu o dokonanie ekonomicznie uzasadnionych inwestycji.

Prace Sekcji w roku 1954 nie osiągnęły jeszcze poziomu, który by pozwolił na zorganizowanie w 1954 r. naukowych konferencji ekonomicznych transportu. Roczna praca Sekcji i uzyskane doświadczenia pozwalają dopiero na rok 1955 planować zorganizowanie naukowych konferencji ekonomicznych transportu. Konferencje te utrwala osiągnięty w roku 1954 dorobek prac Sekcji na odcinku ekonomiki transportu.

RADIOSTACJE NADAWCZO-ODBIORCZE NA PAROWOZACH

Na stacjach węzłowych Tarnowskie Góry i Łazy zaopatrzone kilka parowozów manewrowych w krótkofalowe aparaty nadawczo-odbiorcze. Tory na tych stacjach stanowią skomplikowany system rozjazdów, sygnałów, znaków ostrzegawczych i zwrotnic, jednak dzięki aparaturze radiowej maszyniści szybko i nieomylnie kierują wagony na odpowiednie bocznice. Radiostacje krótkofalowe szczególnie usprawniają pracę podczas mgły, śnieżyicy i deszczu.

Zradiofonizowane parowozy pracują również w Warszawie. W przyszłości otrzymają aparaturę nadawczo-odbiorczą wszystkie większe węzły kolejowe.

STAR-20 DOSTOSOWANY DO WARUNKÓW TROPIKALNYCH

Przed kilku dniami pomyślnie zakończył próbne jazdy „Star-20”, specjalnie dostosowany do warunków tropikalnych. Historia powstania polskiego samochodu tropikalnego zaczęła się od Targów Międzynarodowych w Izmirze w Turcji. Na targach tych nasze popularne samochody ciężarowe „Star-20” zdobyły sobie uznanie tureckich fachowców i firm handlowych. Firmy te wystąpiły z ofertą importowania większej ilości naszych samochodów.

Oczywiście w konstrukcji samochodu „Start-20” trzeba było dokonać pewnych zmian. Do rozwiązania tego zadania przystąpiła specjalnie powołana w Fabryce Samochodów Ciężarowych w Starachowicach 13-osobowa brygada konstrukcyjno-robotcza. W skład jej weszli m. in. główny konstruktor FSC inż. Adam Trzeciński, inż. Ryszard Pałocha oraz mechanicy: Stefan Kaczmarski, Franciszek Salisz i in.

Co zmieniono w konstrukcji samochodu „Star-20”?

Ulepszono działanie pompy wodnej, zwiększając szybkość obiegu wody w chłodnicy, co znacznie polepszyło chłodzenie motoru. Zastosowano również specjalne wietrzniki silnika i kabiny. Przez zmianę przekładni między silnikiem a kołami napędowymi zwiększono moc pociągową samochodu. Ogółem dokonano w „Starze” 12 zmian konstrukcyjnych.

Całość pracy wykonana została w okresie jednego miesiąca. Za kilka tygodni pierwsza seria „Starów” tropikalnych zjeździe z taśmy Fabryki Samochodów Ciężarowych w Starachowicach i wyruszy w drogę do Turcji.

25 TYS. „STARÓW-20” WYPRODUKOWAŁA FSC

28. ub. m. zakłaga FSC w Starachowicach wyprodukowała 25-tysięczny samochód ciężarowy „Star-20”. Samochód przeznaczony jest na eksport.

ULEPSZONE CIĄGNIKI „URSUS” ZDAŁY EGZAMIN

21 ulepszonych ciągników „Ursus”, które przez kilka miesięcy pracowały z rozrusznikiem benzynowym, zdało pomyślnie egzamin polowy.

Rozrusznik benzynowy pozwala uruchomić silnik automatycznie, podobnie jak w samochodzie, zamiast ręcznie korbą, jak dotychczas.

NOWE TAKSÓWKI NA „GRANATOWO” KURSUJĄ JUŻ W STOLICY

Na ulicach Warszawy pojawiły się nowe taksówki. Są to samochody M-20 „Warszawa” pomalowane na kolor granatowy. Miejskie przedsiębiorstwo Taksówkowe otrzymało 10 takich nowych wozów.

Na początku bieżącego roku MPT wzbogaci się jeszcze o dalsze 40 taksówek M-20 „Warszawa”.

KURS TRANSPORTOWCÓW W BUDOWNICTWIE MIEJSKIM

(Z. S.) W celu podniesienia kwalifikacji kadr transportowców oraz dla ujednolicenia stylu pracy w bazach transportowych budownictwa miejskiego, Ministerstwo Budownictwa Miast i Osiedli — Centralny Zarząd Transportu organizuje w pierwszym kwartale br. unifikacyjny kurs dla transportowców. Kurs został otwarty w dniu 10.I.1955 r. i trwać będzie w dwóch powtarzalnych turnusach przez okres około dwóch miesięcy. Na kursie powyższym przeszkolonych zostanie 140 pracowników baz transportowych z terenu całego kraju.

Organizatorzy zlokalizowali kurs w Ośrodku Hotelu Robotniczych BM. w Warszawie przy ul. Elekcyjnej 114. Ośrodek ten zapewni kursantom odpowiednie zakwaterowanie, wyżywienie i opiekę lekarską.

Zespół wykładowców dobrany został spośród doświadczonych kadr transportowców resortu budownictwa miast i osiedli i pokrewnych instytucji centralnych.

Oficjalnego otwarcia kursu dokonał w dniu 10.1.1955 r. Dyrektor Centralnego Zarządu Transportu ob. W. Szymczyk podkreślając między innymi doniosłość, cel i znaczenie kursu w świetle Uchwały II Zjazdu Partii, życząc kursantom jaknajlepszych wyników w nauce i przekazania zdobytej wiedzy transportowcom macierzystych jednostek.

NOWY TYP MOTOCYKLA SHL

W Warszawskiej Fabryce Motocykli uruchomiono w IV kwartale ub. r. produkcję nowego typu motocykla MO-6. Nowy motocykl jest znacznie ładniejszy, lepszy i ekonomiczniejszy od dotychczas produkowanego motocykla typu MO-5.

Pierwszą partię nowych motocykli wyprodukowano w listopadzie ub. r., a obecnie motocykle te produkuje się już masowo.

NOWY RUDOWĘGŁOWIEC WYSZEDŁ W PIERWSZY REJS

Z portu w Gdyni wyszedł w pierwszy rejs do Sztokholmu nowy rudowęgłowiec naszej marynarki handlowej „Szczecin” przekazany ostatnio Polskim Liniom Oceanicznym przez załogę Stoczni Gdańskiej.

PROJEKT NOWEGO MOTOROWCA

W Centralnym Biurze Konstrukcji Okrętowych nr 1 w Gdańsku opracowano dokumentację nowego motorowca o nośności 10.000 TDW, którego budowę rozpocznie Stocznia Gdańska. Długość motorowca wyniesie 154 m, a szerokość, 21 m. Statek będzie wyposażony w najnowocześniejsze urządzenia według ostatnich zdobyczy techniki. Przewidziane są również pomieszczenia dla 12 pasażerów w kabinach 1–2-osobowych.

S/S GDYNIA POWRÓCIŁ Z PRÓBNEGO REJSU

W nocy z dnia 13 na 14 grudnia ub. r. wrócił z próbnego rejsu S/S „Gdynia”, nowy statek o nośności 5000 TDW, zbudowany przez gdańskich stoczniovców. Na statku zastosowano szereg nowych urządzeń produkcji krajowej.

Próbny rejs wypadł pomyślnie. Po dokonaniu dalszej regulacji maszyn statek S/S „Gdynia” zostanie oddany do eksploatacji Polskiej Marynarce Handlowej.

ODREMONTOWALI STATEK DLA WIŚLANEJ ŻEGLUGI

Przed 5 laty wyciągnięto z dna Wisły wrak pasażerskiego statku „Halka”. Wydawało się, że nadaje się on jedynie na złom. Strzaskana rufa, zniszczona maszynaria, porożbijany przez pociski kadłub. Po prostu dziurawa balia — jak mówią starzy wodniacy.

Rozpoczęto jednak wrak remontować, a raczej odtwarzać dawny statek, wprowadzając równocześnie odpowiednie ulepszenia techniczne. Prace jednak prowadzone były w ślamazarnym tempie (do sierpnia ub. r. wykonano zaledwie 40 proc.). Dopiero dzięki zajęciu się sprawą remontu statku przez egzekutywę partyjną stoczni zdołano usunąć liczne trudności i pod kierownictwem F. Cieślińskiego ukończono wszystkie pozostałe prace w rekordowym czasie 3 miesięcy.

Po przeprowadzeniu licznych prób, które wykazały wzorowe wykonanie wszystkich urządzeń statku, nowa jednostka żegluga na Wiśle nazwana imieniem F. Dzierżyńskiego, odbyła swój pierwszy rejs. Na wiosnę br. z nowego statku będą już korzystać warszawiacy.

Swój sukces stocznia warszawska zawdzięcza przede wszystkim ofiarnej pracy brygadzystów: J. Mokiejewskiego, St. Dąbrowskiego, traseru E. Kamińskiego, brygadzysty J. Liska, zetempowca J. Szymańskiego, przodownika pracy i radnego DRN K. Tomaszewskiego i radnego St. Drzazgi oraz pracowników działu stolarskiego M. Pałkiewicza i W. Mentzela.

HYDROLOKATOR WYKRYWA WRAKI SPOCZYWAJĄCE NA DNIIE MORSKIM

Wielomiesięczne prace naukowców Politechniki Gdańskiej nad skonstruowaniem hydrolokatora, czyli specjalnej poziomej sondy ultradźwiękowej, służącej do badania głębin morskich, przyniosły pierwsze wyniki. Zaprojektowany przez polskich naukowców hydrolokator, zainstalowany na jednym z holowników Polskiego Ratownictwa Okrętowego, zdał pomyślnie egzamin.

Przy pomocy hydrolokatora zbadano szeroki pas naszych wód terytorialnych, wykrywając przy tym 11 wraków okrętowych, o których istnieniu dotychczas nie wiadzianno. Obecnie przy pomocy poziomej sondy ultradźwiękowej przystąpi się do dalszych prac poszukiwawczych na innych terenach naszych wód morskich. Zastosowanie hydrolokatora stanowi wielkie udogodnienie dla Polskiego Ratownictwa Okrętowego, gdyż dotychczasowe poszukiwania wraków przy pomocy trału sztywnego były uciążliwe i nie zawsze skuteczne. Prowadzone są dalsze prace nad tym aparatem, by można było za jego pomocą wykrywać również ławice ryb.

Twórcami poziomej sondy ultradźwiękowej są naukowcy Politechniki Gdańskiej: mgr inż. Zenon Jagodziński z katedry radio-nawigacji oraz prof. inż. Józef Woźnicki i asystent Winczesław Kon z katedry okrętowych urządzeń nawigacyjnych Politechniki Gdańskiej.

PŁO WYKONAŁY PLAN ROCZNY

Polskie Linie Oceaniczne zameldowały o wykonaniu rocznego planu przewozów w podstawowych wskaźnikach na 27 dni przed terminem. W dniu 4 grudnia ub. r. o godz. 15.45 z wyściem m/s „Mickiewicz” do portów Południowej Ameryki, PŁO uzyskały 100,4 proc. rocznego planu w tonomilach i 104,2 proc. we wpływach.

Wykonanie planu w tonach nastąpiło w połowie grudnia ub. r.

NURKOWIE WYDOBYLI Z DNA MORZA WIELKĄ POGŁĘBIARKE

Nowym sukcesem polskiego ratownictwa okrętowego jest wydobyć z dna zatoki Gdańskiej jednej z największych w Europie pogłębiarki morskiej, która zatopiona została w 1945 r. na trasie toru wodnego z portu gdyńskiego do morza.

Ze względu na wielkość pogłębiarki, wrak wydobyto w dwu częściach przy pomocy uprzednio zatopionych, a później napelnionych powietrzem wielkich stalowych pontonów.

Druga część pogłębiarki po wydobyć została ostatnio przyholowana do portu gdyńskiego, gdzie zostanie uszczelniona i osadzona na mieliźnie w celu wykonania dalszych robót zabezpieczających.

W związku z wydobyć wraku pogłębiarki przewiduje się zmiany obecnej trasy toru wodnego z Gdyni do Morze

OPUSZCZENIE BANDERY NA S/S „GOPŁO”

Po raz pierwszy w historii Polskiej Marynarki Handlowej odbyło się opuszczenie bandery na statku. Po 57 latach służby na morzu został wycofany z eksploatacji s/s „Gopło”, najstarszy statek naszej floty.

Podczas uroczystego zdjęcia bandery Wiceminister Żegluga Bukowski wręczył najofiarniejszym członkom załogi odznaczenia państwowe, listy pochwalne oraz dyplomy uznania.

Odznaczenia otrzymali: Złote Krzyże Zasługi — kpt. Jasiński, starszy mechanik Ludwiczak i I oficer Białada; Srebrne Krzyże Zasługi — asystent maszynowy Knapik, palacz Jasiński i starszy marynarz Maćkowiak; Brązowe Krzyże Zasługi — starszy marynarz Kotarba, palacz Kurzajewski, węglarze Żywień i Włodarczyk, młodszy marynarz Śledziński oraz młody steward Zganiacz.

Dzięki ofiarnej pracy marynarzy i troskliwej ich opiece nad mechanizmami i urządzeniami statku — znajdował się on 10 miesięcy ponad ustalony termin w eksploatacji.

Po chlubnej pracy w służbie Polskiej Marynarki Handlowej „Gopło” zostanie wykorzystane jako kotłownia w Gdańskiej Stoczni Remontowej, ogrzewając hale fabryczne stoczni.

Jak pracują nasi transportowcy

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

MASZYNIŚCI ELEKTROWOZÓW OSZCZĘDZAJĄ PRĄD

Na każdorazowe wprowadzenie w ruch pociągu elektrycznego zatrzymanego pod semaforem potrzeba mniej więcej tyle energii elektrycznej, ile zużywa się w dwupokojowym mieszkaniu przez cały miesiąc.

Porównanie to świadczy o zużyciu energii przez pociągi elektryczne olbrzymiej ilości prądu. Aby osiągnąć zmniejszenie zużycia prądu, opracowano wskaźniki, które mówią m. in., iż maszynista winien tylko przez 40 proc. długości trasy jechać pod prądem, resztę z rozbiegu.

Po zapoznaniu zakłóg z tymi wskaźnikami, brygady młodzieżowe maszynistów z Elektrowozowni Grochów podjęły zobowiązanie maksymalnego oszczędzania energii elektrycznej poprzez stosowanie możliwie najdłuższej jazdy z rozbiegu oraz wyłączanie pociągu spod napięcia przy dłuższych postojach na stacjach zwrotnych. Brygady te zobowiązały się również prowadzić pociągi metodą radickiego maszynisty Lunina, polegającą na usuwaniu drobnych usterek w taborze wspólnie z pracownikami warsztatu i właściwej konserwacji urządzeń ulegających szybkiemu niszczeniu.

Metodą Lunina pracuje już w okręgu warszawskim około 15 proc. maszynistów trakcji elektrycznej.

Aby ułatwić maszynistom stosowanie jazdy z rozbiegu w sierpniu ub. r. słupy trakcyjne oznaczono tzw. wskaźnikami jazdy — są to specjalne znaki nakazujące wyłączenie prądu w tym miejscu trasy lub ponowne włączenie go.

Aby jednak stosowanie jazdy wskaźnikowej było możliwe do wykonania, kierownicy ruchu muszą punktualnie wyprowadzać pociągi ze stacji, a dyżurni ruchu przy nastawniach nie mogą niepotrzebnie zatrzymywać pociągów pod semaforem.

PRZODUJĄ... W PRZETRZYMYWANIU WAGONÓW

Rokrocznie gospodarka narodowa ponosi olbrzymie straty w wyniku zbyt długiego przetrzymywania wagonów kolejowych przez użytkowników. Sytuacja w tej dziedzinie uległa znacznej poprawie w porównaniu z rokiem 1953, ale jest ona jeszcze w dalszym ciągu niezadowolająca.

Przeciętny czas postoju wagonu przy naładunku i wyładunku wyniósł w 1953 r. ponad 8 godzin (przy normie 6 godzin); dane z roku 1954 wykazują zmniejszenie średniego czasu postoju wagonu o blisko godzinę.

Nadal największą liczbę wagonów przetrzymują huty i kopalnie węgla. I tak w ciągu trzech kwartałów 1954 r. hutnictwo przetrzymało (ponad 24 godziny) przeszło 30 tys. wagonów, a górnictwo blisko 7 tys. wagonów. Trzecie miejsce zajmują zakłady materiałów budowlanych, które w ciągu trzech kwartałów 1954 r. przetrzymały ok. 3,5 tys. wagonów. Żle przedstawia się sytuacja w resorcie Ministerstwa Skupu, gdzie w ciągu 9 miesięcy 1954 r. nie tylko nie obniżono, ale nawet zwiększono liczbę przetrzymanych wagonów o ponad 7 tys. Przypomnieć należy, że zakłady przetrzymujące wagony płacą wysokie kary postojowe.

KOLEJARZE WĘZŁA SKARŻYSKO-KAMIENNA PODEJMUJĄ ZOBOWIĄZANIA

Kolejarze węzła Skarżysko-Kamienna mają poważne osiągnięcia. Nie wszystkie jednak ich zobowiązania zostały w pełni zrealizowane. Nie wykonano np. uchwały mówiącej o przyspieszeniu obrotu wagonów.

W czasie ostatniej masówki załoga zobowiązała się znacznie zwiększyć w stosunku do planu średnie obciążenie pociągów. M. in. pracownicy służby ruchu postanowili podnieść to obciążenie w pociągach towarowych o 60 ton. Jako jedni z pierwszych zobowiązanie to podjęli maszyniści: Józef Wagner, Jan Pochwała, Zygmunt Diament i Henryk Miernik.

Pracownicy węzła PKP Skarżysko, oprócz zespołowych zobowiązań, podjęli szereg indywidualnych. M. in. usta-

wiać Marian Motyka wspólnie ze zwrotniczym ob. Błachym zobowiązali się przetoczyć bez awarii 150 tys. wagonów.

TRANSPORT DROGOWY

204 TYS. KM NA „WARSZAWIE” BEZ GENERALNEGO REMONTU

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

PRZODUJĄCY KIEROWCA

Samochód ob. Władysława Pałulisa z Zakładów Transportowych Budownictwa Miejskiego świadczy jak najlepiej o swym kierowcy. Zawsze jest przygotowany do jazdy, czysty i starannie utrzymywany. Jego kierowca ob. Pałulis odznaczony został Srebrną Odznaką Przewoźnika Pracy i Złotym Krzyżem Zasługi. Jest najlepszym pracownikiem ZTBMW, dostarczającym tysiące ton materiałów na setki warszawskich placów budowy.

Sprawność wozów transportowych ma niesłychane znaczenie właśnie w zimie, kiedy nie trudno o uszkodzenie i wypadek. Dlatego warto, aby doświadczenia ob. Pałulisa upowszechnić wśród innych warszawskich kierowców wozów transportowych.

PORTY I ŻEGLUGA

PORTOWCY SZCZECIŃSCY ZAOSZCZĘDZILI 6 MILIONÓW ZŁOTYCH

Wnioski konferencji partyjno-ekonomicznej portu szczecińskiego, która odbyła się w połowie ub. r., pozwoliły nie tylko na wykonanie przed terminem rocznego planu przeładunku masy towarowej, ale także na osiągnięcie dużych oszczędności. Analizując podczas konferencji realne możliwości dalszego obniżenia kosztów przeładunku, szczecińscy dokerzy postanowili w drugim półroczu wygospodarować milion złotych. Już w ciągu czterech miesięcy drugiego półrocza port wygospodarował ponad 2 miliony złotych oszczędności, a od początku ub. r. przeszło 6 milionów złotych.

Dodatkową akumulację uzyskano głównie dzięki wysokiej wydajności pracy i systematycznemu przekraczaniu planów przeładunku. W drugim półroczu ub. r. obniżono np. koszt przeładunku tony węgla w stosunku do planu o przeszło 11 proc., towarów masowych, jak fosforytów i apatytów — o blisko 13 proc., a drewna — nawet o 25 proc. Wydatnie obniżyły się także koszty holowania i obsługi statków, dzięki lepszej pracy załogi taboru pływającego. Znacznie zwiększono także wskaźnik wykorzystania czasu roboczego w akortizacji.

Poważne oszczędności wygospodarowano dzięki usprawnieniu gospodarki energetycznej, wymianie transformatorów o zbyt dużej mocy na mniejsze i skoordynowaniu pracy urządzeń przeładunkowych oraz przez usprawnienie dowozu robotników portowych na nabrzeże itp.

Portowcy szczecińscy dążą do tego, by uzyskać jeszcze większe oszczędności. Tak np. dźwigowcy i trymerzy z baysenu górniczego, pełniąc warty przedwyborcze, obsłużyli metodą przyspieszoną 28 statków, zaoszczędzając 69 proc. czasu przeznaczonego na postój statków. Na nabrzeżu „Ewa” zmontowano i podłączono w tym okresie urządzenie energetyczne, które pozwoliło poprawić współczynnik mocy i przysporzyło w skali rocznej 300 tys. złotych oszczędności.

SPROSTOWANIE

W artykule pt. „O dalszych rezerwach w pracy kolei” zamieszczonym w nr 12/54 „Transportu” na str. 371 w lewej szpalcie zakradł się błąd zecerski w 33 wierszu od dołu: powinno być G. 200 wagonów, a nie 6.200.

W naszej literaturze fachowej dotyczącej transportu samochodowego brak było dotychczas wydawnictwa — szczególnie potrzebnego w obecnym okresie wzmożonej walki o obniżkę kosztów własnych, któreby w sposób wyczerpujący zajmowało się zagadnieniami związanymi z planowaniem i analizą kosztów własnych. Wprawdzie w niektórych książkach o planowaniu transportu samochodowego znaleźć można rozdziały omawiające również zagadnienia kosztów własnych, były one jednakże potraktowane tam z natury rzeczy tylko jako uzupełnienie innych części planu techniczno-eksploatacyjnego, a tym samym nie omawiały szczegółowo całokształtu zagadnień kosztowych. Istniejącą lukę w tym zakresie wypełnia częściowo książka Franciszka Makulca „Planowanie i analiza kosztów własnych w transporcie samochodowym“, która ukazała się na rynku w końcu 1954 r.

Właściwym tematem książki jest technika planowania nakładów i kosztów działalności przewozowej w przedsiębiorstwie*), metoda sporządzania planu obniżenia kosztów oraz metoda analizy samego planu i jego wykonania z podaniem przyczyn powodujących odchylenia od planu. Na wstępie czytelnik wprowadzony jest w zagadnienie przez krótki opis organizacji przedsiębiorstw samochodowych i ich pracy przewozowej, jak również przez podanie podstawowych pojęć z zakresu kosztów własnych i ich systematyki w dwu podstawowych przekrojach: rodzajowym i kalkulacyjnym.

Jeden ze wstępnych rozdziałów omawia także sprawę prawidłowej rejestracji kosztów w przedsiębiorstwie na tle obowiązującego branżowego planu kont. Końcowe rozdziały książki poświęcone są niektórym zagadnieniom metod obniżki kosztów oraz rozrachunkowi gospodarczemu.

We wszystkich rozdziałach widać konsekwentnie realizowaną przez autora tezę o szczególnej roli planu kosztów w stosunku do innych części planu. Plan kosztów i ich obniżenia wg tej tezy jest nie tylko wartościowym, pieniężnym podsumowaniem danych zawartych w tzw. rzeczowej części planu, ale przede wszystkim ma on charakter dyrektywny w stosunku do planu zatrudnienia i plac, do planu wskaźników techniczno-ekonomicznych i planu zaopatrzenia materiałowego, które to plany winny zapewnić osiągnięcie planowanej obniżki kosztów. Jest to najbardziej słuszne określenie roli planu kosztów i ich obniżenia w budowie całości planu techniczno-eksploatacyjnego przedsiębiorstwa; pozwala ono zarazem czytelnikowi na lepsze zrozumienie problemu, i zapobiega powstaniu różnych wątpliwości co do prawidłowości powiązań między poszczególnymi częściami planu.

Całość materiału opracowana jest ciekawie i zarazem przystępnie albowiem części opisowe ilustrowane są bardzo licznymi przykładami. Poza tym w tekście zawarty jest szereg uzupełniających wiadomości odnośnie norm zużycia paliwa, norm przebiegu i cen ogumienia aktualnych wysokości stawek amortyzacyjnych i innych tp. danych.

Za znaczne niedociągnięcie należy uważać fakt nieporozumienia przez autora dużej części problemów metodologicznych i organizacyjnych z zakresu prac nad planem kosztów, względnie niepełne lub niewłaściwe ich oświetlenie. I tak np. pominięto zupełnie planowanie kosztów czynności związanych z przewozami ładunków jak czynności spedycyjne, przeładunkowe, składowanie itp. Wydaje się, że poświęcenie choć kilkunastu zdań zasadom planowania kosztów dla tego rodzaju czynności, stanowiłoby cenną wskazówkę dla wszystkich czytelników, zwłaszcza zaś dla pracowników aparatu planowania w przedsiębiorstwach, którzy na tym odcinku mają do zwalczania duże trudności.

*) Mówiąc o przedsiębiorstwie mamy tu na myśli tylko jednostki gospodarcze działające w ramach organizacji transportu publicznego względnie resortowego, bowiem książka nie dotyczy w zasadzie jednostek transportowych zorganizowanych przy zakładach pracy dla obsługi własnych zadań transportowych tych zakładów (tzw. transport niewydzielony). Koszty takich niewydziałonych jednostek planowane są jako koszty działalności pomocniczej w przemyśle, budownictwie, czy też w innych działach gospodarki narodowej, co nie przeszkadza zresztą, że szereg zasad planowania kosztów, tutaj przedstawionych, może być stosowanych również w odniesieniu do tych jednostek.

Zbyt wąsko potraktowana jest sprawa formułowania zadań obniżki kosztów i decydującego znaczenia procentowego wskaźnika obniżki w odróżnieniu od wskaźnika obniżki wyrażonego w kwocie, która ma jedynie charakter konstatacyjny.

Ani jednego słowa nie poświęca autor jednemu z trudniejszych problemów, jakim jest planowanie obniżki kosztów „w rozbiu kwartalnym“ pomimo tego, że na kilku stronach (110 i dalsze) omawiane są zasady podziału na kwartały całości planu kosztów działalności podstawowej.

Zbyt mało mówi się również o zagadnieniach związanych z organizacją prac planistycznych, których właściwe rozwiązanie zapewnia przede wszystkim to, co nazywamy wewnętrzną zgodnością planu a jednocześnie pozwala na równoległe opracowanie prawie wszystkich części planu techniczno-eksploatacyjnego łącznie z planem kosztów.

Do drobniejszych błędów należy przedstawiony przez autora sposób obliczania wskaźnika obniżki kosztów w procentach (np. w tablicy 14, 15). Wskaźnik ten powstaje prawidłowo z przyrównania kwoty obniżki (n. b. w tablicach powyższych poprawnie wyliczonej) do sumy kosztów bez obniżki lub też, inaczej mówiąc, do sumy kosztów wynikających z pomnożenia planowanej ilości usług przez jednostkowy koszt własny okresu poprzedniego, natomiast w podanych przykładach wskaźnik ten powstaje z podzielenia sumy kosztów planowanych przez sumę kosztów bez obniżki. Tak liczony „procent obniżki“ daje w wyniku nieprawdopodobne wielkości — 83,3% czy też 90,9% obniżki kosztów. W innym miejscu zresztą (p. tablica 17) wskaźnik powyższy nazywany jest słusznie współczynnikiem obniżki kosztów, w każdym razie dla mniej zaawansowanych w problematyce planowania kosztów czytelników sprawa ta może być niezrozumiała.

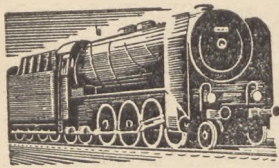
Całkiem niewłaściwie postawiony jest również problem sprowadzania kosztów do warunków porównywalnych. Pod pojęciem porównywalności kosztów w różnych okresach czasu autor rozumie właściwie sprowadzanie do jednolitych warunków nie kosztów a czynników takich, jak struktura taboru samochodowego, średnia odległość przevozu, stosunek tonokilometrów do wozokilometrów i wozogodzin oraz do innych wskaźników techniczno-ekonomicznych, co wprawdzie stanowi dodatkowy element analizy planu obniżki kosztów, nie jest jednakże „ym, co sugeruje już sama nazwa porównywalności kosztów. Pojęcie to jest w teorii i praktyce planowania kosztów jednoznacznie określone: chodzi tu o to, że ocena zmian w jakości pracy przedsiębiorstwa za pomocą porównywania kosztów z dwu różnych okresów czasu, sprowadza się do porównania zużycia ilościowych czynników pracy żywej i uprzedmiotowionej, przypadających na jednostkę produkcji (usługi transportowej), które jednakże wyrażone są w pieniądzu, a więc przy użyciu wspólnego miernika wartościowego, jakim jest w tym wypadku cena lub stawka plac. Można jest prawidłowo porównania tych czynników ilościowych wyrażonych wartościowo istnieje dopiero wtedy, kiedy ich miernik wartościowy (cena lub stawka plac) jest w badanych okresach czasu jednokowy, co oznacza inaczej mówiąc konieczność stosowania tych samych cen czy też stawek plac w obydwu okresach czasu, w których mogły one ulegać zmianie na skutek np. obniżki cen lub regulacji plac.

Tymczasem autor nie tylko że mówi o całkiem czymś innym, ale w dodatku przy omawianiu sporządzania planu kosztów metodą wskaźnikową (str. 73 i następne) przytacza zmianę cen na części zamienne jako jeden z elementów rzutujących na obniżkę kosztów, nie wspominając przy tym o konieczności eliminowania tej zmiany dla utrzymania prawidłowego wskaźnika obniżki kosztów.

Powyższe uwagi nie stanowią, rzecz jasna, o negatywnej wartości całej książki, która jest niewątpliwie cenną i pożyteczną pozycją wydawniczą; warto byłoby jednakże przy ew. następnych wydaniach poczynić odpowiednie poprawki i uzupełnienia, przez co poruszone problemy byłyby bardziej jeszcze jasne i zrozumiałe.

Należy mieć nadzieję, że Wydawnictwa Komunikacyjne nie poprzestaną na tej jednej pozycji, za którą powinny się ukazać inne prace tego samego typu z innych działów transportu. !

Z prasy fachowej



„specjalnymi“ oraz tłumaczenie z rosyjskiego: Dieribasa i Długacza: pt. „Transport przemysłowy i jego rezerwy“ oraz Winniczenko „O systemie kalkulacji kosztów własnych przewozów“.

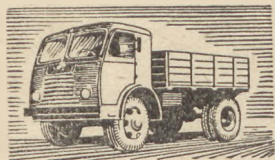
Artykuł ob. Zobolewicz omawia m. in. zagadnienia przewozowe związane z wykonaniem planu w III kwartale roku 1954. Z przedstawionych w artykule zestawień cyfrowych wynika, że wykonywanie przewozów w poszczególnych resortach i poszczególnych okręgach kolei nie przebiegało zadawalająco. Autor analizuje przyczyny niedociągnięć w wykonywaniu planu, wskazując — obok niedostatecznej jeszcze dyscypliny planowania i wykonywania przewozów ze strony klientów kolei — na istniejące niedomagania w pracy poszczególnych służb kolejowych.

Omawiając gospodarkę wagonami specjalnymi ob. Dąbrowski wskazuje przede wszystkim na różnice istniejące w systemie gospodarki wagonami zwykłymi i specjalnymi oraz na niedociągnięcia w zakresie przewozu artykułów ulegających szybkiemu psuciu.

Autorzy radzieccy, omawiający sprawę rezerw w transporcie przemysłowym, wskazują na możliwości dalszego skrócenia postoju wagonu na torach bocznicowych w drodze wprowadzenia nowoczesnej technologii pracy w oparciu o racjonalne jednolite procesy technologiczne oraz o dalszą modernizację urządzeń ładunkowych.

Autor artykułu o kalkulacji kosztów — Winniczenko — wykazuje konieczność zmodernizowania istniejącego rachunku kosztów na kolejach w kierunku liczenia kosztów nie tylko na tonokilometr, ale również na przewożoną tonę. Autor wykazuje, że właściwą oszczędność gospodarka narodowa uzyskuje tylko wtedy, gdy zmniejszają się koszty przewozu każdej poszczególniej tony ładunku.

12 numer „Ruchowo-Handlowego Przeglądu Kolejowego“ przynosi m. in. art. P. Zychowicza, omawiający nową instrukcję Ministerstwa Kolei w sprawie operatywnego planowania przewozu ładunków kolejami normalnotorowymi. Instrukcja dotyczy przede wszystkim pracy aparatu kolejowego w zakresie planowania przewozów.



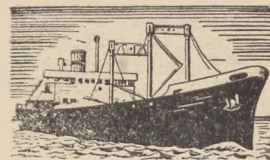
J. Stalina w Warszawie. Drugim z tego cyklu jest artykuł pod tym samym tytułem, zamieszczony w numerze grudniowym „Motoryzacji“, opracowany również przez mgr inż. Bogdana Jakubowskiego. Omawia on technikę organizacji wykonawczej w zakresie przewozów towarowych. Artykuł zawiera wiele ciekawych informacji, z którymi warto się zapoznać.

Drugim interesującym artykułem jest omówienie w tymże numerze „Motoryzacji“ zasad wynagradzania pracowników gospodarstw samochodowych w ZSRR. Nie jest to co prawda oryginalne opracowanie, lecz tłumaczenie z VII rozdziału wydawnictwa „Awtotransportny Sprawocznik“, jednakże zawiera wiele ciekawych danych, które specjalnie są interesujące ze względu na przestarzały i posiadający wiele błędów system płac kierowców obecnie u nas obowiązujący. Należy się spodziewać, że w niedługim czasie system ten uleg-

nie zmianie, a więc zapoznanie się z systemem radzieckim jest wysoce wskazane, gdyż umożliwi to wykorzystanie radzieckich doświadczeń do opracowania nowego naszego systemu płac pracowników transportu samochodowego.

Również interesujące zagadnienia porusza artykuł Bernarda Grabowskiego zatytułowany: „Więcej szkół przodownictwa pracy“. Zagadnienie szkół przodownictwa pracy jest jedną z najciekawszych i najskuteczniejszych metod szkolenia wewnątrzzakładowego. W artykule wymienionym autor omawia to zagadnienie na odcinku zakładów podległych Centralnemu Zarządowi Sprzętu Samochodowego.

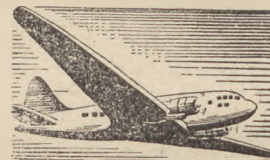
W dalszej części numeru grudniowego „Motoryzacji“ znajdujemy artykuł mgr St. Tymińskiego pt. „Zagadnienie asortymentowości przewozów towarowych w projekcie planu PKS na rok 1955“. W artykule tym znajdujemy ciekawą analizę udziału poszczególnych rodzajów przewozów w przewozach PKS planowanych na rok 1955.



Miesięcznik „Technika i Gospodarka Morska“ — w numerze grudniowym zwracamy uwagę na następujące opracowania:

Mgr. Cz. Stodolny w artykule pt. „Port Gdański w latach 1793—1943“ przedstawia gospodarcze i eksploatacyjno-techniczne zagadnienie rozbudowy portu gdańskiego oraz rozwój portu gdańskiego w okresie dwudziestolecia międzywojennego na tle powstania portu w Gdyni.

Tłumaczenie opracowania W. Kołomajcewa (ZSRR) omawia metody kalkulacji kosztów własnych przewozu morskiego z punktu widzenia potrzeb analizy i oceny pracy floty.



W nr 42 tygodnika „Skrzydłata Polska“ zamieszczony został artykuł Jerzego Dmowskiego, reżysera filmu o „Locie“, na temat filmu kręconego w porcie lotniczym na Okęciu, noszącego tytuł „Polskie Linie Lotnicze „Lot“.

którego bohaterami są ludzie lotnictwa komunikacyjnego.

„Skrzydłata Polska“ w nr 48 zamieszcza z cyklu „Lotnictwo cywilne w służbie gospodarki narodowej“ opracowanie M. Banasiuka — kierownika Oddziału Obsługi Lotn. Rolnictwa i Leśnictwa PLL „Lot“ pt. „Zwalczanie stonki ziemniaczanej“.

* * *

Numer grudniowy miesięcznika „Miasto“ został poświęcony przede wszystkim zagadnieniom komunikacji miejskiej. Cykl artykułów poświęcony temu zagadnieniu otwiera artykuł redakcyjny „Podstawowe problemy komunikacji miejskiej“. Redakcja miesięcznika podkreśla w nim, że nie rozwiązane dotychczas należyce problemy komunikacji miejskiej wysuwają się na pierwszy plan wśród podstawowych zagadnień, związanych z bytowymi potrzebami ludności. Pomimo wielkich nakładówłożonych na komunikację i niewątpliwych osiągnięć w tej dziedzinie, szybko rosnące potrzeby transportowe wyprzedziły znacznie tempo ich zaspokojenia. Redakcja anonuje również, że problemowi komunikacji miejskiej ma zamiar poświęcać na łamach „Miasta“ więcej miejsca, niż dotychczas i zwraca się do fachowców w dziedzinie transportu miejskiego o zasilanie pisma swymi pracami oraz o nadsyłanie uwag dotyczących poruszonych tematów.

W numerze listopadowym „Gospodarki Planowej“ opublikowano recenzję artykułu J. Kołdomasowa z radzieckiego dwumiesięcznika „Planowoje Choziajstwo“ na temat planowania kompleksowego rozwoju różnych rodzajów transportu w ZSRR.

