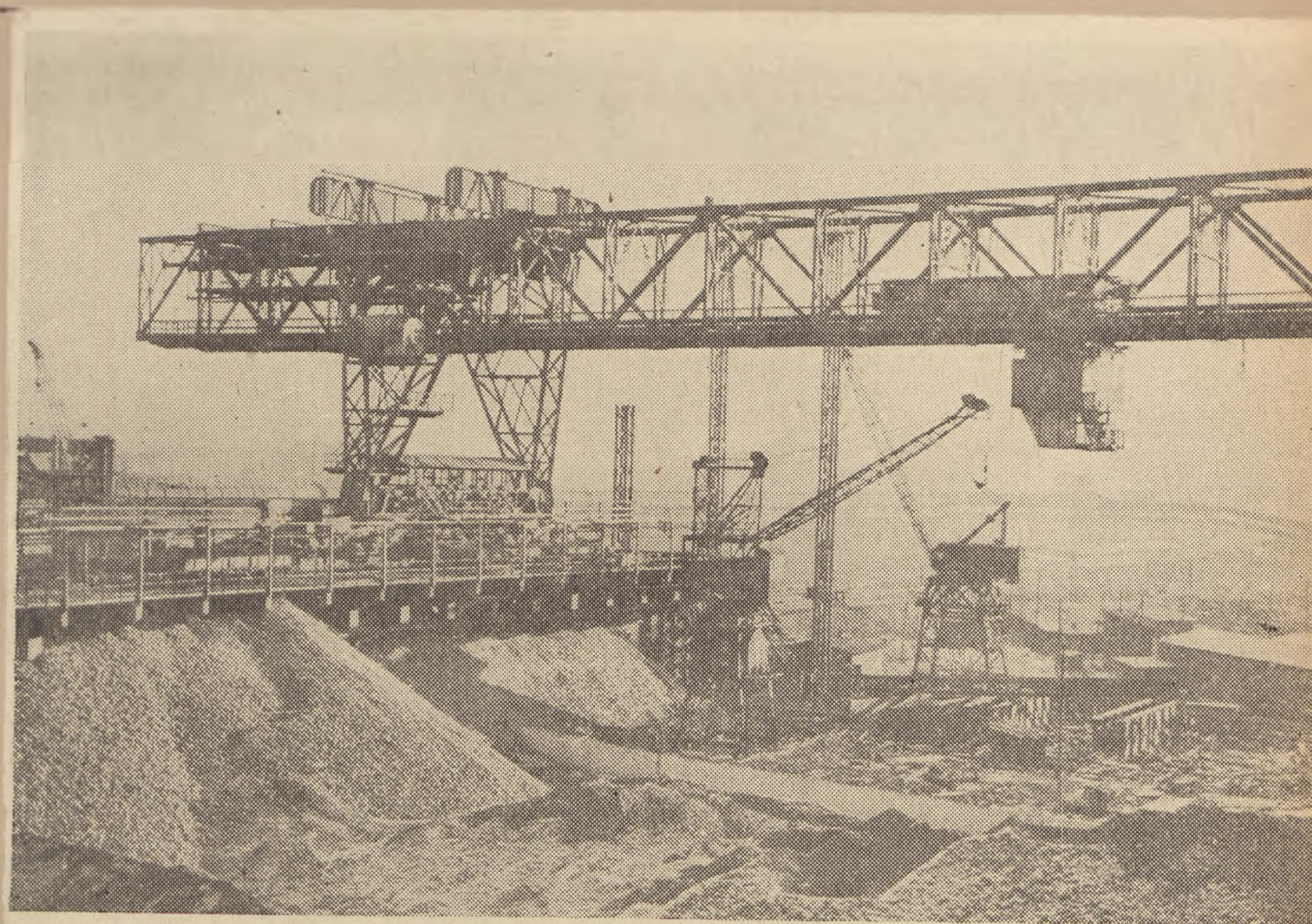


TRANSPORT

**MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY
EKONOMICIE TRANSPORTU**



ROK VII WARSZAWA MARZEC 1955

Nr 3



S P I S T R E Ś C I

	Str.
— Zadania transportu w 1955 roku	65
A. ZIELIŃSKI — Koszty transportu w kosztach produkcji budownictwa	68
I. CIEPLAK, W. WĘGIELEK — Przewozy samochodowe w zastępstwie kolei	71
ZB. WOJTEROWSKI — Z zagadnień racjonalizacji przewozów kolejowych	73
T. LEŚNIAK — Zwiększyć tempo mechanizacji w transporcie kolejowym	77
J. PORADOWSKI — O planowaniu przewozów w zakresie transportu samochodowego	79
E. LISSOWSKA — Badanie wydajności pracy ciężarowego taboru samochodowego	80
J. JANOWICZ — Rytm pracy portów a zdolność odbiorcza zaplecza	82

TRANSPORTOWCY PISZĄ

A. POTYRAŁA — Remont statków handlowych	84
A. GACKA — Poskutkowało	85
P. A. — Aktywizacja żeglugi kabotażowej	85
W. WĘGIELEK — Umowne przejmowanie przez PKS przewozów zamiejscowych	85

DZIAŁ INFORMACYJNY

— Przewozy kruszywa kolejami	86
— Przewozy drobnych przesyłek kolejowych do i z magazynów kolejowych	86
— Walka z awariami i wypadkami drogowymi	87
— Zakładanie i uruchamianie lotnisk cywilnych	88
— Czas pracy na polskich statkach handlowych	88
— Książki żeglarskie dla załóg statków morskich	88
— Ceny zbytu fabryczne i porównywalne	88
— Współpraca szkół wyższych z jednostkami gospodarki uspołecznionej	89
— Zawieranie zakładowych umów zbiorowych	89

NOTATKI

— Kolejarze Zachodniej Europy przeciwko „Puli transportowej“	90
--	----

KRONIKA

— Z działalności Sekcji Ekonomiki Transportu PTE	91
— Kursy-konferencje służb transportowych	92
— Komunikat GUS o wykonaniu NPG na rok 1954	92
— JAK PRACUJĄ NASI TRANSPORTOWCY	94
— NOWE WYDAWNICTWA TRANSPORTOWE	96

CO CZYTAĆ

J. MONDALSKI — Recenzja książki J. Moroczniaka „Dokumentacja przewożeniwa w transporcie międzynarodowym“	
--	--

(III str. okładki)

Z PRASY FACHOWEJ

— Informacje z czasopism fachowych	
--	--

(IV str. okładki)

Z d j ę c i e na stronie tytułowej: Huta im. Lenina. W rejonie wielkich pieców stanął drugi most przeładunkowy.

Z d j ę c i a na stronie 65 przedstawiają przodowników pracy w transporcie: z lewej strony Konstanty Popko — wzorowy kierowca I stopnia; podjął zobowiązanie przejechania na autobusie marki „Skoda“ bez naprawy głównej 130.000 km. Zaoszczędza 150 litrów paliwa miesięcznie. Z prawej strony kierowca Maria Ruś z Ekspozytury PKS w Białymstoku jeździ bez awarii na samochodzie marki „Praga“.

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 Ekspozycji, 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. 260. 1.II-55 r. B-6-2365



TRANSPORT

MIESIĘCZNIK



Rok VII

Warszawa, marzec 1955 r.

Nr 3

Zadania transportu w 1955 roku

III Plenum Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej dokonało oceny wykonania zadań postawionych przed całą gospodarką narodową przez II Zjazd oraz ustaliło zadania gospodarcze na rok 1955, mając na uwadze zapewnienie pełnej realizacji uchwał zjazdowych.

Znaczna część zadań, które ustalił II Zjazd, została w roku 1954 pomyślnie zrealizowana. Osiągnięty został wzrost średniej płacy realnej pracowników sektora uspołecznionego o około 12 proc. oraz wzrost całkowitych realnych dochodów chłopów o około 11 proc. Osiągnięcie założonej poprawy sytuacji materialnej mas pracujących było możliwe w wyniku wzrostu produkcji przemysłowej i rolniej, przesunięć w handlu zagranicznym oraz w wyniku częściowego uszczuplenia rezerw państwowych.

Wzrost realnych płac w sektorze socjalistycznym nie nastąpił równomiernie w przekroju wszystkich zatrudnionych. Stosunkowo najwyższy wzrost nastąpił w tych grupach zatrudnienia, dla których dokonano na przestrzeni 1954 r. regulacji płac nominalnych. Obok tego czynnika na wzrost realnych płac wpłynęły dwukrotnie obniżki cen, które przyniosły ludności 8 mld zł. oszczędności oraz wzrost funduszu płac, który nastąpił w wyniku wzrostu zatrudnienia i wydajności pracy.

Na przestrzeni 1954 roku produkcja przemysłowa wzrosła o 11 proc. w stosunku do wykonania w 1953 roku, przekraczając o 2 procent zadania planowe. Do niewątpliwych sukcesów naszego przemysłu należy zaliczyć osiągnięcia 1954 r. w zakresie znacznego wzrostu produkcji maszyn rolniczych, nawozów sztucznych, środków ochrony roślin, parowozów i wagonów towarowych, samochodów ciężarowych oraz morskich statków handlowych.

Zgodnie z uchwałami II Zjazdu równocześnie ze wzrostem produkcji środków produkcji wzrastała produkcja środków konsumpcji. W okresie 1954 roku nastąpiła obok znacznego ilościowego wzrostu produkcji artykułów konsumpcyjnych pewna poprawa ich jakości oraz zwiększenie ilości produkowanych gatunków.

Ze szczególną ostrością wypukliło III Plenum wszystkie niedociągnięcia w realizacji uchwał II Zjazdu, w szczególności nieusunięte dotychczas zaniedbania w rozwoju rolnictwa, niedostateczne wyniki w walce o obniżkę kosztów własnych i wzrost wydajności pracy we wszystkich działach gospodarki narodowej. Nakreślone przez Plenum zadania gospodarcze na 1955 rok, stawiają te właśnie sprawy w centrum uwagi wszystkich organizacji partyjnych i państwowych oraz wszystkich ludzi pracy w naszym kraju.

* * *

Główne zadania, wynikające z uchwał II Zjazdu dla naszego transportu, polegały na pełnym zaspokojeniu wszystkich potrzeb przewozowych gospodarki narodowej, zwróceniu szczególnej uwagi na zapewnienie sprawnego przewozu artykułów konsumpcyjnych dla ludności miast i wsi, osiągnięciu znacznej poprawy w zakresie warunków podróżowania wszystkimi środkami komunikacji oraz osiągnięciu planowego wzrostu wydajności pracy i obniżki kosztów własnych. Ponadto II Zjazd wskazywał na potrzebę lepszego wykorzystania środków transportowych, pogłębienie planowania przewozów oraz wzmocnienie bazy material-

no-technicznej transportu, a w szczególności kolejnictwa.

W okresie 1954 roku transport osiągnął szereg pomyślnych wyników w realizacji zadań planowych. Plan przewozu ładunków wszystkimi środkami transportu publicznego został wykonany w 99,3 proc. w tonach i w 102,5 proc. w tonokm. W porównaniu do roku 1953 przewozy ładunków wzrosły ogółem o 11 proc. w tonach i 10 proc. w tonokm. W największym stopniu wzrosły przewozy ładunków w transporcie samochodowym, zwiększając znacznie swój udział w ogólnych przewozach.

Przewozy kolejami normalnotorowymi wzrosły o 6,1 proc. w tonach i o 9,4 proc. w tonokm w stosunku do r. 1953. Plan przewozu pasażerów został wykonany, przy czym koleje normalnotorowe przewiozły o 48 mln pasażerów więcej, niż przewieziono w r. 1953. Transport kolejowy osiągnął w r. 1954 znaczną poprawę w swej pracy. Wyraziło się to w poprawie podstawowych wskaźników techniczno-ekonomicznych. Podstawowy wskaźnik pracy kolei — obrót wagonu towarowego — osiągnął w 1954 r. wielkość planowaną 5,2 doby, wykazując znaczną poprawę w porównaniu do 1953 r. Nastąpiła poprawa ciężaru brutto i netto pociągów towarowych i zmniejszenie nieprodukcyjnych, próżnych przebiegów wagonów towarowych. Znaczne oszczędności osiągnęło kolejnictwo w zakresie zmniejszenia zużycia węgla na parowozach. Zadania planowe zostały w tym zakresie znacznie przekroczone. Pomyślnie przebiegały naprawy taboru kolejowego. Znacznie zwiększono w porównaniu do r. 1953 ilość napraw głównych parowozów i wagonów towarowych. Również zostały przekroczone planowe zadania w zakresie remontów nawierzchni kolejowej. W roku 1954 zaznaczyła się pewna poprawa warunków podróżowania kolejami, poprawiono mianowicie warunki podróżowania dla matek, usprawniono pracę świetlic, bufetów i restauracji dworcowych. Uruchomienie trakcji elektrycznej do Łodzi stworzyło dla ludzi pracy lepsze i wygodniejsze warunki podróżowania. W okresie całego roku kolej w zasadzie sprawnie zabezpieczała wszystkie potrzeby przewozowe gospodarki narodowej, co uznać należy za duży sukces, zwłaszcza, że przewozy IV kwartału r. ub. znacznie przekroczyły wielkość ustaloną w planie.

Istotne osiągnięcia można zanotować i w pracy transportu samochodowego. W roku 1954 przewozy ładunków w Państwowej Komunikacji Samochodowej wzrosły o około 25 proc. w tonach i 30 proc. w tonokilometrach. Wydajność pracy ciężarowego transportu samochodowego wzrosła o przeszło 6 proc. Plan przewozów pasażerów w publicznym transporcie samochodowym został przekroczony, przy czym przewozy pasażerów w stosunku do roku 1953 wzrosły o blisko 9 proc. w ilości pasażerów i 10 proc. w ilości pasażerokilometrów. Przekroczone zostały w stosunku do planu zadania w zakresie wydajności taboru autobusowego. Pomyślnie przebiegała w zasadzie realizacja zadań w zakresie remontu dróg. III Plenum podkreśliło istotne znaczenie, jakie miała w tym zakresie rosnąca aktywność mas pracujących na wsi, które włączyły się aktywnie do realizacji tych zadań w całym kraju, a zwłaszcza na terenie województw: poznańskiego, bydgoskiego, warszawskiego i białostockiego.

Znacznie wzrosły przewozy ładunków w żegludze śródlądowej. Zadania planowe w zakresie ilości przewiezionych ton zostały przekroczone w 40 proc. przy pewnym niewykonaniu planu w tonokm. Przekroczone zostały zadania planowe w zakresie ilości przewiezionych pasażerów.

Plan przeładunków portów morskich został przekroczony o ok. 20 proc., przy czym wzrost przeładunków w porównaniu do 1953 r. wyniósł ok. 13 proc. Znacznie wzrosły w okresie ubiegłego roku w naszych portach obroty ładunków tranzytowych.

Obok wielu niewątpliwych osiągnięć naszego transportu zaznaczyły się na przestrzeni roku 1954 również istotne niedociągnięcia. Należy stwierdzić, że szereg postanowień II Zjazdu w odniesieniu do transportu nie został w pełni wykonany. W transporcie kolejowym, pomimo znacznej poprawy pracy eksploatacyjnej, miały miejsce fakty niewykonania zgłoszonych do przewozu ładunków. W wyniku niedostatecznego przygotowania się do zimy, nastąpiły w I kwartale zaburzenia w przewozach ładunków i pasażerów, co spowodowało konieczność dokonania, wbrew interesom podróżujących, odwołań szeregu pociągów osobowych. Nie osiągnięto zaplanowanej na r. 1954 szybkości handlowej pociągów towarowych i pasażerskich. Nie osiągnięto również zaplanowanego stosunku przebiegów eksploatacyjnych do taryfowych w wyniku nadmiernej jazdy okrężnych, nienależytego skoordynowania harmonogramów remontu torów z rozkładem jazdy oraz w wyniku mylnego kierowania przesyłek. Nie osiągnięto planu w tym zakresie miało istotny wpływ na wzrost kosztów pracy kolei. Nie została osiągnięta należyta poprawa w zakresie regularności biegu pociągów. Pomimo dostatecznej ilości sprzętu do oświetlenia i ogrzewania, nie wszystkie pociągi na sieci kolejowej były oświetlone i ogrzane. Nie zostały zrealizowane, sformułowane przez tow. Minca w przemówieniu na II Zjeździe, zadania w zakresie kierunkowego planowania przewozów. Brak należytego rozeznania w kierunkach przewozowych jest czynnikiem, który nadal hamuje skuteczną walkę z przewozami nieracjonalnymi. Niedostateczna poprawa nastąpiła w zakresie współpracy między pracownikami kolejowymi a klientelą kolejową. Ilość wagonów, przetrzymywanych ponad termin wolny od postojowego, zmalała wprawdzie nieco w porównaniu do roku 1953, jednakże pozostaje nadal istotnym czynnikiem marnotrawstwa gospodarczego. Z ogólnej ilości wagonów przetrzymywanych pod operacjami ładunkowymi w okresie 1954 r. ponad 24 godziny, jednostki podległe Ministerstwu Hutnictwa przetrzymały 40 proc., Ministerstwu Górnictwa 15 proc., Ministerstwu Kolei 6 proc., Ministerstwu Budownictwa Przemysłowego 5,5 proc., Ministerstwu Materiałów Budowlanych 5 proc. oraz Ministerstwu Budownictwa Miast i Osiedli — 5 proc.

Za niewątpliwie niedociągnięcie uznać należy niedostateczny rozwój marszrutyzacji przewozów w transporcie kolejowym. Przy ogólnym wzroście ilości pociągów zmarszrutyzowanych, spadł ich udział w ogólnej ilości pociągów w porównaniu do udziału osiągniętego w r. 1953. Ten stan rzeczy wynika z zaniedbania marszrutyzacji technicznej. Przy wzroście marszrutyzacji nadawczej o 14,6 proc. w porównaniu do r. 1953, marszrutyzacja techniczna spadła do 92 proc. Istotne niedociągnięcie w pracy transportu kolejowego polega na nieosiągnięciu planowanej obniżki kosztów własnych oraz nieosiągnięciu zaplanowanej wydajności pracy. Przyczyny tego zjawiska polegają na nieuzasadnionym przekroczeniu przebiegów brutto w stosunku do wykonanych tonokm zastępczych w ruchu pasażerskim i towarowym.

Niedociągnięcia w zakresie jakości i terminowości remontów zaznaczyły się w pracy zakładów remontowych taboru kolejowego. W okresie 1954 r. zostały przekroczone w Kolejowych Zakładach Produkcyjnych koszty remontów.

W transporcie samochodowym zaznaczyło się zjawisko nienależytej profilaktyki technicznej taboru samochodowego. Zaniedbanie wykonywania przeglądów technicznych i napraw średnich wpłynęło na skrócenie okresu przebiegów między kapitalnymi remontami. Niedostatecznie wykorzystywano w roku 1954 przy-

czepy do przewozu ładunków. Współczynnik wykorzystania przyczep w Państwowej Komunikacji Samochodowej uległ nawet pogorszeniu w porównaniu do wielkości osiągniętej w 1953 roku.

Transport drogowy nie wykonał zaleceń II Zjazdu w zakresie coraz to lepszego zaspakajania potrzeb przewozowych ludzi pracy. Złożyło się na to nie wykonanie w 1954 r. planu remontów autobusów przez Centralny Zarząd Sprzętu Samochodowego. W rezultacie tego zaniedbania Państwowa Komunikacja Samochodowa stała w obliczu konieczności kurczenia sieci linii autobusowych wbrew interesom gospodarki narodowej i ludzi pracy.

Niewątpliwym niedociągnięciem w pracy portów morskich był wzrost czasów postoju statków w Gdyni i Gdańsku w porównaniu do 1953 r. Poważnym uchybieniem, wywierającym bardzo ujemne następstwa dla naszej gospodarki, był fakt nie wykonania planu remontów statków przez Morskie Stocznie Remontowe oraz przekroczenia czasu trwania remontów w stosunku do planu o 30 proc. Wymienione uchybienia w pracy transportu wpłynęły w poważnej mierze na ogólne wyniki działalności gospodarczej transportu. Spowodowały one, że w ogólnym niewykonaniu przez całą gospodarkę narodową zadań w zakresie obniżki kosztów własnych, transport posiada również swój istotny udział.

III Plenum Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej określiło, jako główne zadanie transportu w 1955 roku, pełne zaspokojenie potrzeb przewozowych gospodarki narodowej. Przed Ministerstwem Kolei i wszystkimi ministerstwami Plenum postawiło zadanie podjęcia energicznej walki o eliminację nieracjonalnych przewozów i osiągnięcie znacznego skrócenia średniej odległości przewozu artykułów masowych, jak też ograniczenia czasu przetrzymywania wagonów pod rozładunkiem i załadunkiem. Jako ważne zadanie transportu Plenum określiło utrzymanie w pełnej sprawności taboru drogą usprawnienia gospodarki remontowej oraz starannego przygotowania przewozów w okresie jesienno-zimowym.

Odpowiednio do założonego na rok 1955 dalszego wzrostu produkcji przemysłowej i rolniej, wzrastają poważnie zadania w zakresie przewozu ładunków wszystkimi środkami transportu. Przewozy krajowe wzrosną w porównaniu do przewozów wykonanych w 1954 r. o 7,2 proc. w tonach oraz o 6,4 procent w tonokilometrach. Przewozy pasażerów wzrosną o 5 proc. w porównaniu do roku ubiegłego. Ulegnie dalszej zmianie struktura przewozów w kierunku zwiększenia udziału przewozów samochodowych, zwłaszcza w relacjach krótkich. Udział przewozów samochodowych w ilości przewiezionych w transporcie publicznym ton podniesie się z 23,4 proc. w roku 1954 do 24,7 proc. w 1955 r., a w pracy przewozowej mierzonej w tonokm — odpowiednio: z 2,4 proc. do 2,6 proc. Wzrost udziału przewozów samochodowych w ogólnych przewozach zaznaczy się jednocześnie i w przewozach pasażerów.

Zadania transportu kolejowego w planie 1955 r. należy określić jako trudne i wymagające wielkiego wysiłku wszystkich kolejarzy. Kolej powinna przewieźć o blisko 6 proc. więcej ładunków jak w r. 1954. Przewozy pasażerów na kolejach normalnotorowych wzrosną o 50 milionów osób. Podczas, gdy praca wyrażona w tonokm wzrośnie o przeszło 6 proc., ilość wagonów towarowych wzrośnie w mniejszym stopniu, bo tylko o 2,1 proc., a ilość parowozów pozostanie w zasadzie na dotychczasowym poziomie. Dla całkowitego wykonania planowanych zadań przewozowych będzie musiała nastąpić w 1955 r. znaczna poprawa pracy eksploatacyjnej kolejnictwa. Podstawowy miernik pracy kolei — współczynnik obrotu wagonu towarowego — powinien ulec dalszej poprawie i zmniejszyć się o blisko 2 proc. w porównaniu do roku 1954. Znaczna poprawa powinna nastąpić w zakresie zmniejszenia nieprodukcyjnych przebiegów taboru kolejowego, wykorzystania ładowności i nośności wagonów, zwiększenia ciężaru pociągów, szybkości handlowej oraz dobrego przebiegu parowozów. Powinna nastąpić dalsza poprawa w zakresie jednostkowego

zużycia węgla na kolei. W wyniku dalszego rozszerzenia przodujących metod opalania parowozów zużycie węgla w ruchu towarowym powinno obniżyć się o 2 proc., a w ruchu pasażerskim o 1,4 proc.

W roku 1955 rozszerzy się w dalszym ciągu baza materialno-techniczna kolejnictwa. Ponad 500 km linii kolejowych otrzyma blokadę liniową, kilkanaście stacji będzie zaopatrzonych w blokadę stacyjną, zostanie zcentralizowanych około 400 zwrotnic. W referacie tow. Bieruta na III Plenum, zwrócona została uwaga na konieczność większego niż dotychczas rozwoju postępu technicznego w całej gospodarce narodowej. Plan postępu technicznego stanowi główne ogniwo w rozwoju kolejnictwa w 1955 r. Realizacja przewidzianych planem zamierzeń w zakresie zwiększenia mechanizacji procesów przeładunkowych i pracochłonnych czynności w służbie handlowej, mechanicznej i drogowej oraz postępu technicznego w telekomunikacji kolejowej i łączności dyspozytorskiej będzie niezbędnym warunkiem pełnego wykonania zaplanowanych przewozów. Istotne znaczenie w tym zakresie posiadać będzie rozszerzenie i pogłębienie stosowania na stacjach kolejowych procesów technologicznych pracy przy obsłudze bocznic metody Mamiedowa, na stacjach rozrządowych — metody Krasnowa przy prowadzeniu pociągów zbiorowych — metody Kutafina oraz innych postępowych metod pracy w kolejnictwie. W roku 1955 powinien nastąpić dalszy wzrost wydajności pracy w transporcie kolejowym oraz obniżka kosztów własnych przewozów. W porównaniu do kosztów osiągniętych w 1954 r., koszty własne powinny zmniejszyć się o 1,7 proc.

III Plenum zobowiązało pracowników transportu kolejowego wspólnie z pracownikami ministerstw, korzystających z usług kolei, do zmniejszenia średniej odległości przewozów ładunków w transporcie krajowym oraz wyeliminowania przewozów nieracjonalnych. Średnia odległość przewozu w transporcie kolejowym powinna zmaleć z 223,9 km w roku 1954 do 219,4 km. W szczególności zmniejszenie średniej odległości powinno nastąpić w przewozach takich ładunków, jak: cegła, piasek i żwir, kamienie, mawozy sztuczne, cement, rudy, buraki oraz inne ładunki masowe. Zadania postawione w tym zakresie przed ministerstwami wymagają podjęcia szeregu konkretnych środków, które usprawnią tryb sporządzania rozdziałów na te materiały oraz umożliwią traktowanie zagadnienia transportu przy planowaniu zbytu, jako zadania równie ważnego jak pełne zaspokojenie potrzeb materiałowych gospodarki narodowej. Dla wykonania zadań III Plenum trzeba będzie dokonać we wszystkich organizacjach zbytu wielkiej pracy w zakresie opracowania dla podstawowych w przewozach kolejowych ładunków — schematów normalnych potoków towarowych. Mając na uwadze konieczność terminowego i jakościowego zaspokojenia wszystkich potrzeb gospodarczych kraju, organizacje zbytu mogą opracować w oparciu o dokładne rozeznanie miejsc produkcji i rodzajów produkowanych asortymentów optymalny z punktu widzenia najmniejszych przewozów wariant połączeń, który nazywa się schematem normalnych potoków ładunków. Opracowania tego rodzaju będą niezbędne z chwilą wprowadzenia w naszym kraju obowiązku kierunkowego planowania przewozów. Do tego czasu będą one spełniać niezwykle istotną rolę jedyne w zasadzie środka w walce o zmniejszenie średniej odległości przewozów oraz eliminowanie przewozów nieracjonalnych. W wykonaniu zadań III Plenum w tym zakresie znacznie może pomóc Ministerstwo Kolei, poddając analizie kształtowanie się potoków ładunków na sieci w odniesieniu do jednorodnych grup towarowych. Tego rodzaju analityczne opracowania, sporządzane bardzo operatywnie, będą miały istotne znaczenie jako sprawdzian wykonywania zadań przez organy zbytu innych ministerstw. Opracowania te będą miały ponadto ważne zadanie do spełnienia; będą one ujawniać krzyżujące się przewozy jednorodnych ładunków dysponowanych przez aparat zbytu różnych ministerstw. Ujawnienie tego rodzaju nieracjonalnych przewozów umożliwi organizowanie pomiędzy poszczególnymi ministerstwami wymiennych operacji zaopatrzenio-

wych. Opracowania służb zbytu poszczególnych ministerstw mogą stać się skutecznym narzędziem zwalczania nieracjonalnych przewozów w trakcie ich wykonywania. Aparat kolejowy, zaopatrzony w instrukcje co do racjonalnych kierunków przewozów dla poszczególnych grup ładunków, może wykluczać z przewozów te ładunki, które krzyżują się z kierunkiem biegu normalnego potoku. Jest rzeczą oczywistą, że dla spełnienia tego zadania opracowania służb zbytu muszą wiernie odzwierciedlać wszystkie skale asortymentowe przewożonych ładunków we wzajemnym powiązaniu miejsc produkcji oraz miejsc spożycia.

Przy wyszczególnianiu zadań kolejnictwa w r. 1955 nie można pominąć podstawowego zagadnienia remontów taboru kolejowego, wagonów towarowych, parowozów, urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz nawierzchni kolejowej. Znacznie wzrastają w roku 1955 w porównaniu do roku 1954 remonty wagonów towarowych i parowozów. Naprawy główne parowozów wzrastają o przeszło 30 proc., a wagonów towarowych o około 8 proc. w porównaniu z wykonaniem w 1954 roku. Znacznie rosną również naprawy średnie oraz rewizyjne. W świetle doświadczeń roku 1954 stoi przed Kolejowymi Zakładami Produkcyjnymi aktualne zadanie osiągnięcia poprawy w zakresie terminowości i jakości remontów oraz kosztów wykonywanych napraw. Szczególnie duże zadania zostały postawione w planie na rok 1955 w zakresie napraw nawierzchni kolejowej. Wymianą ciągłą będzie objętych o 14 proc., więcej linii kolejowych niż w r. 1954, a wymianą wtórną — o 10 proc. więcej. Wzrośnie również znacznie w porównaniu do roku 1954 wymiana podkładów i rozjazdów. Podniesienie jakości nawierzchni kolejowej będzie istotnym czynnikiem, wpływającym dodatkowo na możliwość osiągnięcia mobilizujących wskaźników techniczno-ekonomicznych pracy kolei. Wielkiej uwagi wymaga sprawa należytego przygotowania się zarówno kolei, jak i jej klienteli, do przewozów jesiennych oraz do okresu zimowego. Jeden z istotnych obowiązków wszystkich nadawców ładunków polega nadal na rytmicznym wykonywaniu zadań przewozowych i maksymalnym wykorzystaniu zdolności przewozowej kolei w okresie I i II kwartału. Z nienajlepszych doświadczeń I kwartału 1954 r. powinny być wyciągnięte wszystkie wnioski w zakresie należytego przygotowania taboru kolejowego oraz urządzeń stacyjnych do pracy w zimie. Szczególnie dokładnie przygotowane do warunków zimowych powinny być bocznice współpracujących z koleją dużych zakładów przemysłowych.

W roku 1955 wzrastają znacznie przewozy ładunków i osób w transporcie samochodowym. Przewozy ładunków w Państwowej Komunikacji Samochodowej wzrastają o 21 proc. w porównaniu do roku 1954. W okresie 1955r. powinno nastąpić dalsze zacieśnienie współpracy między transportem samochodowym i kolejowym w zakresie przejmowania od kolei przewozów na krótkie odległości oraz na liniach o małym natężeniu ruchu. Znacznie wzrastające w transporcie samochodowym przewozy będą mogły być wykonane pod warunkiem poprawienia w porównaniu do 1954 r. wskaźników jakości eksploatacji oraz zwiększenia wydajności pracy taboru. W szczególności istotną poprawa powinna się zaznaczyć w zakresie współczynnika gotowości technicznej oraz współczynnika wykorzystania taboru. Wydajność pracy taboru ciężarowego na 1 wozotonodzień inwentarzewy powinna wzrosnąć o około 2 proc. w porównaniu do wydajności osiągniętej w 1954 r. Należyta opieka powinny być otoczone te odcinki pracy PKS, na których zaznaczyły się niedociągnięcia w 1954 r., a więc sprawy uporządkowania profilaktyki technicznej, należytego wykorzystania przyczep, uporządkowania spraw budownictwa zajęć dni samochodowych w kierunku tańszego i szybszego wykonawstwa. Podstawowe zadanie zakładów remontowych taboru samochodowego polega na sprawnym, terminowym i jakościowym wykonawstwie remontów. Dotyczy to przede wszystkim taboru autobusowego, który został w poważnej mierze uszczuplony w wyniku zaniedbań w ubiegłym roku. W okresie 1955 roku powinna znacznie wzrosnąć organizująca rola wydziałów komunikacji drogowej w zakresie zapewnienia

w transporcie samochodowym należytego rozwoju postępowych form organizacyjnych gospodarstw samochodowych. Poprawa w zakresie działalności tych wydziałów jest niezbędnym warunkiem podniesienia na wyższy poziom planowania przewozów w transporcie samochodowym i lepszego zaspakajania przez transport samochodowy, a zwłaszcza transport publiczny, terenowych potrzeb przewozowych.

W oparciu o doświadczenia ZSRR należałoby zastosować nowe formy organizacyjne przewozów samochodowych, polegające na centralizacji przewozów określonych ładunków. Jak wykazała praktyka radzieckich przedsiębiorstw, centralizacja przewozów niektórych ładunków stwarza możliwość 3 do 4-krotnego wzrostu wydajności taboru samochodowego oraz radykalnego obniżenia kosztów własnych przewozów. Zastosowanie zcentralizowanego systemu przewozów stwarza również warunki dla pełnej mechanizacji wszystkich prac ładunkowych, szerokiego stosowania pojemników oraz znacznego zmniejszenia uszkodzeń przewożonych ładunków.

W zakresie utrzymania i remontów dróg wzrasta program odnowy remontu cząstkowego. W porównaniu do wykonania w 1954 r. odnowa nawierzchni drogowej rosła o 9 proc., a remont cząstkowy o 14 proc. Ogólne nakłady na konserwację sieci drogowej wzrastają o około 10 proc. Plan 1955 r. zakłada znaczny wzrost nakładów na utrzymanie dróg terenowych, celem zapewnienia lepszej obsługi potrzeb rolnictwa i przemysłu. Ważne zadanie w gospodarce drogowej polega na osiągnięciu we współpracy z Wojewódzkimi Radami Narodowymi rozszerzenia udziału społecznego czynu drogowego przy budowie i utrzymaniu dróg terenowych oraz zabezpieczeniu tego udziału w drodze przygotowania niezbędnych materiałów i pomocy technicznej oraz wykwalifikowanych sił roboczych.

W r. 1955 nie przewiduje się znacznego wzrostu bazy materialno-technicznej żeglugi śródlądowej. Dlatego też ustalone w planie przewozy ładunków powinny być wykonane przede wszystkim w drodze lepszego wykorzystania taboru barkowego i holowniczego.

Wydajność pracy taboru barkowego powinna wzrosnąć o około 2 proc. w Żegludze na Wiśle i około 10 proc. w Żegludze na Odrze. W r. 1955 powinna nadal rozwijać się żegluga nocna, obejmując całą Odrę, Kanał Bydgoski oraz dolną Wisłę. Zadania przeładunkowe naszych portów w r. 1955 w zasadzie nie wzrastają. Główny wysiłek pracowników portowych powinien być skierowany na nadrobienie zaniedbań 1954 roku i osiągnięcie znacznego skrócenia postoju statków w porcie.

Plan żeglugi morskiej ustala zadania dalszego wzrostu wydajności przewozowej w oparciu o poprawę wskaźników techniczno-ekonomicznych. Wzrosnąć powinna gotowość techniczna naszej floty w wyniku znacznego skrócenia postojów remontowych w stocznicach. Ulegną poprawie w r. 1955 takie wskaźniki, jak współczynnik czasu w eksploatacji, stosunek nośności netto do brutto oraz średnia szybkość statków. Głównie zadanie naszej floty handlowej polega na coraz to lepszym zaspakajaniu potrzeb naszego handlu zagranicznego oraz potrzeb przewozowych krajów demokracji ludowej.

Rok 1955 zamyka niezwykle doniosły etap w rozwoju całej naszej gospodarki narodowej. Jest to ostatni rok Planu 6-letniego — okresu wielkich przemian gospodarczych i przeobrażeń społecznych. Realizacja zadań planu 1955 r. posiada doniosłe znaczenie dla wykonania programu wzrostu dobrobytu mas pracujących, nakreślonego przez II Zjazd oraz dla dalszego rozwoju gospodarczego naszego państwa. Praca transportu będzie decydować w poważnej mierze o wykonaniu zadań produkcyjnych przez przemysł i rolnictwo oraz o należyтым zaspokojeniu potrzeb bytowo-materialnych ludzi pracy. III Plenum ustaliło zadanie przekroczenia zaplanowanej wydajności pracy w całej gospodarce narodowej oraz nakreśliło konieczność wykonania zadań w zakresie obniżki kosztów własnych. Realizacja zadań, postawionych przez III Plenum we wszystkich dziedzinach naszego życia gospodarczego, jest niezbędnym warunkiem umocnienia siły i obronności naszego państwa. Dobra praca transportu — to niezmiennie doniosły czynnik w realizacji tego wielkiego zadania!

A. ZIELIŃSKI (Warszawa)

Koszty transportu w kosztach produkcji budownictwa

Obniżka kosztów własnych produkcji, jako podstawa dla stworzenia warunków poprawy bytu mas pracujących, została wysunięta przez II Zjazd PZPR jako naczelne zadanie na najbliższe lata. Zadanie to zostało postawione przed wszystkimi gałęziami gospodarki narodowej, jednak Uchwały II Zjazdu specjalnie podkreślają konieczność obniżenia kosztów produkcji budownictwa w latach 1954—1955 o około 7%.

Z dotychczasowej praktyki wiadomo, że tylko w wyjątkowych przypadkach obniżkę kosztów transportu traktuje się, jako jeden z elementów obniżki kosztów produkcji podstawowej.

Jest to w dużej mierze winą panującego powszechnie mniemania, że koszty transportu nie odgrywają większej roli i nie mają zasadniczego wpływu na wysokość kosztów produkcji podstawowej. Pogląd ten jest jednak mylny i powoduje wiele marnotrawstw, możliwych do uniknięcia przy właściwym ustosunkowaniu się do tego zagadnienia ze strony czynników kierujących tą produkcją.

Wśród licznych gałęzi gospodarki narodowej, których produkcja podstawowa jest szczególnie silnie związana z procesami transportowymi na czoło wysuwa się niewątpliwie budownictwo. W budownictwie każda faza procesu produkcyjnego jest organicznie związana z transportem. W pierwszej fazie budowy występują przewozy związane z zagospodarowaniem placu budowy i zwózka sprzętu budowlanego. Z następną związa-

ne są przewozy mas ziemnych z wykopów, przygotowywanych pod budowę fundamentów. Jednocześnie dokonuje się zwózki materiałów od dostawców i z własnych zakładów produkcji pomocniczej. Dla utrzymania procesu produkcyjnego dokonuje się przewozów płynnych zapraw i betonów, przewozów materiałów i konstrukcji i prefabrykatów z magazynów składowisk i wewnętrznych zakładów produkcji pomocniczej.

Dokonuje się również przerzutów materiałów i sprzętu budowlanego z jednego odcinka budowy na drugi. Nie można pominąć związków z tą fazą budowy przewozów załóg robotniczych i przewozów gospodarczych. Wreszcie w końcowej fazie budowy występują przewozy porządkowe i związane z niwelacją terenu.

Przewozów tych dokonują różne resortowe i pozaresortowe organizacje przewozowe przy pomocy różnych środków transportowych w zależności od tego, jakie środki transportowe są najwłaściwsze dla wykonania określonych przewozów, jak i w zależności od lokalnych możliwości zaangażowania tych środków.

Ta krótka i znacznie uproszczona, można by powiedzieć schematyczna, charakterystyka przewozów w budownictwie daje dostateczny wyjądek się pogląd na znaczenie transportu dla budownictwa, tym bardziej jeżeli weźmie się pod uwagę, jak olbrzymie masy ładunkowe muszą być przewiezione dla wykonania produkcji budowlano-montażowej. Ten ostatni wzgląd

powoduje, że udział kosztów transportu w kosztach produkcji jest bardzo wysoki i sięga około 10—18%, a jak twierdzą niektórzy nawet i więcej, w zależności od rodzaju budownictwa i gospodarności poszczególnych przedsiębiorstw budowlano-montażowych. Koszty transportu w każdym przypadku stanowią trzecią co do wielkości pozycję, po kosztach materiałowych i kosztach robocizny, a więc ich ciężar gatunkowy jest tak duży, że decydować może o wysokości kosztów produkcji podstawowej i ich zwwyżce lub obniżce. Podana wyżej wysokość udziału kosztów transportu w budownictwie została określona na podstawie reprezentatywnych szacunkowych badań, gdyż dokładne określenie kosztów transportu w budownictwie — o czym mowa będzie dalej — ze względu na układ planu kont i obowiązujący system ewidencji kosztów jest tak utrudnione, że w praktyce niemożliwe do osiągnięcia.

Istnieje kilka zasadniczych kierunków obniżki kosztów transportu w kosztach produkcji podstawowej, a główne z nich to:

- obniżka kosztów eksploatacji własnych i obcych środków transportowych,
- właściwa organizacja robót i placu budowy,
- właściwa organizacja zaopatrzenia,
- dobór najtańszych środków transportowych dla dokonania określonych przewozów.

Obniżka kosztów transportu, jako czynnika obniżki kosztów własnych produkcji podstawowej jest w zasadzie w budownictwie niedoceniona, a walka o tę obniżkę nie daje pozytywnych rezultatów na skutek panującego wśród pracowników budownictwa utartego poglądu, że na wysokość kosztów transportu mają wpływ tylko służby transportowe. Pogląd ten jest słuszny tylko w tym przypadku, gdy chodzi o wysokość kosztów własnych bezpośrednio eksploatowanych przez te służby środków własnego transportu samochodowego, konnego czy kolejek budowlanych.

Rzeczywiście na tym odcinku zadania służb transportowych są duże i powinny iść w kierunku:

- zwiększenia wydajności eksploatowanego taboru na jednostkę czasu,
- podniesienia wydajności pracy pracowników transportu na wszystkich odcinkach działalności,
- uzyskania maksymalnej oszczędności paliwa i smarów oraz zapobieżenia nadużyciom na tym odcinku,
- uzyskania maksymalnej oszczędności w zużyciu części zamiennych, akcesoriów i materiałów pomocniczych drogą racjonalnej gospodarki, regeneracji części i zapobiegania nadużyciom na tym odcinku,
- uzyskania obniżenia kosztów amortyzacji po przez weryfikację kart drogowych i urealnienie przebiegów dokonywanych przez pojazdy.

Ponadto duże znaczenie ma gospodarskie podejście do wszelkiego rodzaju wydatków, a szczególnie analizowanie celowości wydatków nieprodukcyjnych.

Pogląd ten jest również słuszny w tych przypadkach gdy chodzi o kontrolę prawidłowości faktur wystawionych za przewozy przez resortowych i pozareSORTOWYCH przewoźników. W tym zakresie zadania służb transportowych powinny iść w kierunku kontroli zgodności klasyfikacji poszczególnych asortymentów ładunków do właściwych klas taryfowych i zgodności obliczeń z przepisami taryfowymi, a przede wszystkim zgodności rzeczywiście wykonanych przewozów z zafakturowanymi.

Spełnienie przez służby transportowe tych wszystkich wymagań ma niewątpliwie duży wpływ na wysokość poniesionych kosztów transportu. Niemniej jednak stawiający te wymagania pracownicy budownictwa nie wiedzą lub nie chcą wiedzieć, że ich działalność ma niejednokrotnie może nie bezpośredni, ale większy wpływ na wysokość kosztów transportu nawet w stosunku do własnych środków transportowych. Przede wszystkim należy tu zwrócić uwagę na zjawisko niewykorzystywania pełnej zdolności przewozowej podstawianych do pracy środków transportowych i skłonności do tworzenia rezerw taborowych.

To zjawisko jest niestety wciąż jeszcze nagminne pomimo uporczywej z nim walki. Poniesione z tego

tytułu koszty niezależnie od tego jaką formę przybierają — czy to w postaci opłat za postojowe przewidziane taryfą transportową, czy też w postaci wyższego narzutu kosztów transportu własnego — w każdym przypadku obciążają koszty produkcji podstawowej.

Poważny również wpływ na wysokość kosztów własnego transportu ma stan dróg na budowach i stworzone tam warunki dla technicznej obsługi taboru. Obydwa te elementy mają duże znaczenie zarówno dla wysokości kosztów paliwa, jak i kosztów napraw. Trzeba stwierdzić, że wszystkie wydane i obowiązujące zarządzenia w sprawie polepszenia stanu dróg na budowach i stworzenia tam prowizorycznego i chociażby prymitywnego zaplecza technicznego nie są z reguły wykonywane, co tym samym powoduje w wielu przypadkach olbrzymie przepały i pogorszenie stanu technicznego taboru, aż do dewastacji włącznie. Koszty, poniesione z tego tytułu, w przypadkach rażącego niedbalstwa i bezspornej winy kierownictwa budowy, siłą rzeczy obciążają koszty produkcji podstawowej.

Podane powyżej przyczyny powstawania nadmier-nych kosztów transportu własnego, obciążających produkcję podstawową, nie wyczerpują oczywiście tematu.

Do niektórych powrócimy jeszcze przy omawianiu marnotrawstw zawinionych przez poszczególne komórki organizacyjne przedsiębiorstw budowlano-montażowych, które mają poważny wpływ na wysokość udziału kosztów transportu obcego w kosztach budownictwa.

Mówiąc o kosztach transportu i ich udziale w kosztach produkcji podstawowej należy mieć na uwadze nie tylko koszty, związane bezpośrednio z eksploatacją własnych czy obcych środków transportowych, ale również wszystkie dodatkowe koszty związane z przewozami — jak koszty robocizny robotników zatrudnionych przy pracach ładunkowych, koszty spedycji itp.

Koszty te rzutują w znacznym stopniu na wysokość globalnych kosztów transportu i istnieje wiele możliwości ich obniżenia. Cechą charakterystyczną tych kosztów jest to, że występują one łącznie z kosztami przewozów, aczkolwiek są przypadki, kiedy niewłaściwa organizacja przewozów powoduje ich wzrost bez jednoczesnego wzrostu kosztów przewozu. Ma to miejsce szczególnie w przypadkach, kiedy zamiast przeładunku następuje wyładunek, a następnie naładunek.

Jednym z najpoważniejszych źródeł oszczędności na kosztach transportu jest zmniejszenie wielokrotności przewozów, które uzyskać można różnymi drogami. Przede wszystkim na zmniejszenie wielokrotności przewozów ma wpływ właściwa organizacja robót i zagospodarowania placu budowy.

Jak dotychczas projektanci przy planowaniu organizacji planu budowy nie przywiązują należytej wagi do prawidłowego rozwiązania transportu na placu budowy, na skutek czego częste są przypadki, że sieć stałych torów kolejowych budowana jest w końcowej fazie budowy, a torry tymczasowe rozmieszczane są w zbyt dużym oddaleniu lub przybliżeniu do miejsca budowy, czy obiektu lub zgola w miejscu, na którym ma być położony jeden z obiektów. Taki stan rzeczy powoduje konieczność powtórnego przewozu złożonych materiałów, ich dowozu z odległych stacji kolejowych — nie mówiąc już o przypadkach konieczności dokonania rozbiórki wzgl. przesunięcia toru, co w okresie napływu materiałów na budowę powoduje długotrwałe przejoście wagonów w oczekiwaniu na wyładunek i zakłócenie procesów przewozowych na budowie.

Taki sam skutek w postaci przewozów wtórnych, dwu, a nawet trzykrotnych ma również niewłaściwe rozplanowanie składowisk na placu budowy ewentualnie późniejsze zmiany rozmieszczenia obiektów na budowie i tworzenie centralnych składowisk.

Błędy zaopatrzenia powodują również znaczne i typowe dla budownictwa marnotrawstwa transportowe. Do najpoważniejszych należy zmasowane napływy ładunków na budowę bez odpowiedniego przygotowania organizacyjnego, co wobec nie zawsze dostatecznych frontów wyładunkowych powoduje z jednej strony długotrwałe postoje i „korki” wagonów w oczekiwaniu na wyładunek a z drugiej strony przy nie

zawsze dostatecznej ilości środków do odwozu tych materiałów, konieczność ich rozładunku bezpośredniego w pobliżu torów kolejowych.

Wywołuje to dalsze trudności wyładunkowe oraz dodatkowe koszty powtórnego naładunku materiałów.

Błędy zaopatrzenia powodują również napływ na budowę zbyt dużych ilości materiałów, lub materiałów nie znajdujących zastosowania, z czego wynika konieczność powtórnego przewozów remanentów materiałowych.

Do typowych błędów zaopatrzenia, mających wpływ na wzrost kosztów transportu, należy zaliczyć również niewłaściwe rozplanowanie dostaw, co powoduje przewozy nadmierne wydłużone, krzyżujące się i przeciwbieżne. Niewłaściwe rozplanowanie dostaw w czasie jest typowe dla przewozów żwiru. Niedostateczną wagę przywiązując służby zaopatrzenia do stworzenia odpowiednich rezerw w żwiru na budowach na okres zimowy, a powszechnie jest wiadome, że trudności rozładunku zamrożonego żwiru powodują długotrwałe przestoje wagonów i wzrost kosztu robót ładunkowych. Stosowane różne sposoby rozmrażania żwiru, jak dotąd, nie dają całkowicie pozytywnych rezultatów.

Wadliwa organizacja robót i placu budowy oraz błędy zaopatrzenia przeplatają się wzajemnie i są nawzajem od siebie uzależnione.

Powodują one jawny lub ukryty wzrost przewozów, a tym samym i wzrost kosztów transportu.

Typowym ukrytym zwiększeniem przewozów jest w pierwszym rzędzie nadmierne łamanie przewozów, powodujące zwiększenie wielokrotności przewozów i wzrost przewożonej masy na fizyczną jednostkę produkcji. Rezerwy na tym odcinku są olbrzymie i ich wykorzystanie przy założeniu idealnych warunków powinno sprowadzać się do dokonywania przewozów materiałów jednym rzutem od dostawcy lub organizacji zaopatrzeniowej do miejsca wbudowania.

Należy wreszcie wspomnieć o właściwym doborze środków transportowych dla określonych przewozów, który to dobór ma poważny wpływ na wysokość kosztów transportu.

Trzeba stwierdzić, że dobór środków transportowych, jak dotychczas, nie jest dokonywany z punktu widzenia kosztów przewozu, a poza nielicznymi przypadkami, kiedy użycie najtańszego środka przewozowego jest obiektywnie niemożliwe, w sprawach tych decyduje wygodnictwo kierownika budowy.

Typową dla budownictwa jest znana powszechnie niechęć kierowników budów do korzystania z kolejek budowlanych. Wynajdują oni tysiące przyczyn, byle uniknąć przewozów tymi środkami transportowymi, pomimo tego, że koszt przewozu kolejkami budowlanymi jest znacznie niższy, niż taboru samochodowym, nie mówiąc już o wozakach i pomimo tego, że kolejki budowlane znajdują pełne zastosowanie do masowych przewozów ziemi z wykopów.

Powyższe wywody aczkolwiek niewątpliwie teoretycznie i praktycznie uzasadnione i wskazujące realne źródła rezerw, będą nie przekonywujące dla nietransportowców. Po to, aby dowód był jasny i nie budzący wątpliwości, należałoby podać wysokość kosztów transportu w poszczególnych elementach i wyliczyć oszczędności, jakie mogą być uzyskane przez racjonalną gospodarkę na tym odcinku. W tym celu niezbędne jest przeprowadzenie analizy dla poznania wysokości kosztów transportu i ich udziału w kosztach produkcji podstawowej, poznania odcinków najbardziej zagrożonych i stworzenia podstawy do kontroli rezultatów przedsięwziętych poczynić w zakresie obniżki kosztów transportu. Bez takiej analizy, bez znajomości rzeczywistej wysokości kosztów transportu i uzyskanych efektów, wyrażonych w realnych złotych, tym bardziej jeżeli rezerwy i możliwości obniżki kosztów własnych produkcji podstawowej będą częściowo wykorzystane, brak jest przekonujących dowodów mogących zmobilizować do obniżki udziału kosztów transportu w kosztach własnych produkcji podstawowej.

Dlatego słusznym wydaje się zbadanie możliwości przeprowadzenia takiej analizy kosztów transportu i ich udziału w kosztach produkcji podstawowej.

W przedsiębiorstwach budowlanych, których bazy własnego transportu samochodowego pracują na zasadach rozrachunku gospodarczego, z ustaleniem kosztów własnych działalności bazy nie ma większych trudności, ponieważ bazy te prowadzą własną księgowość wg specjalnie do tego celu przewidzianego ramowego planu kont.

W tych przedsiębiorstwach, których bazy transportu samochodowego, konnego lub kolejek bud. nie pracują na zasadach rozrachunku gospodarczego, ewidencja kosztów własnego transportu samochodowego odbywa się na koncie „produkcja pomocnicza” gdzie przewidziany jest odpowiedni układ kalkulacyjny. Na konto to zaliczane są wszelkie koszty, które można odnieść bezpośrednio na podstawie źródłowych dokumentów, a więc w zasadzie tylko koszty bezpośrednie.

Konto to przyjmuje obciążenia narzutem kosztów ogólnych tylko w przypadku sprzedaży usług transportowych na zewnątrz. Z tego wynika, że w przedsiębiorstwach budowlanych, których bazy transportowe nie prowadzą własnej księgowości, koszty eksploatacji własnego transportu samochodowego nie są w pełni ewidencjonowane, a więc i nieznane. Koszty te są okresowo rozliczone i odnoszone na miejsce ich powstania proporcjonalnie do ilości wykonanych tonokilometrów.

Koszty dzierżawy i wynajmu obcych środków transportowych lub koszty przewozu obcymi środkami transportowymi nie są ewidencjonowane na odrębnym koncie przejściowym, a bezpośrednio rozliczone na miejscu powstawania.

W ten sposób bezpośrednio na konto produkcji podstawowej trafiają tylko koszty wywozu ziemi i gruzu z budowy oraz koszty przewozu materiałów elementów i konstrukcji w ramach samej budowy, z magazynu na placu budowy do miejsca ich wbudowania, dokonywane przez własne bazy transportowe, obce przedsiębiorstwa przewozowe i wozaków.

Natomiast wywóz ziemi i gruzu, dokonywany własnymi kolejkami budowlanymi, na konto produkcji podstawowej trafia za pośrednictwem konta „eksploatacja maszyn i mechanizmów”, gdzie ewidencjonowane są koszty eksploatacji tych kolejek łącznie z innym sprzętem budowlanym.

Koszty przewozu materiałów do pierwszego miejsca składowania od dostawcy lub organizacji zaopatrzeniowej, a mianowicie koszty transportu własnego, obcego, spedycji itp. zaliczane są na konto „kosztów zakupu”.

Przerzuty materiałów między magazynami i zwroty materiałów przez budowę obciążają konto „kosztów zaopatrzenia i składowania”.

Koszty przewozów związanych z zagospodarowaniem placu budowy zaliczone są na konto „tymczasowe budynki i urządzenia”. Koszty przewozu maszyn budowlanych zaliczone są na konto „Eksploatacja maszyn i mechanizmów”.

Przewozy załóg robotniczych oraz część przewozów gospodarczych i porządkowych obciążają „inne koszty ogólne”.

Przewozy na rzecz OZR-ów obciążają „gospodarkę uboczną” itd. Na te same konta zaliczone są również związane z transportem koszty robót ładunkowych, spedycji, ubezpieczenia materiałów w drodze itp.

Z wymienionych wyżej kont koszty transportu rozliczane są okresowo na konto produkcji podstawowej łącznie z innymi kosztami zaliczanymi na te konta, i to też nie bezpośrednio, a za pomocą szeregu rachunków przejściowych.

Przedstawiony system ewidencji kosztów jest niezmienne zagmatwany i niedostępny dla przeciętnego transportowca. Analiza kosztów transportu, przeprowadzona na podstawie tego rodzaju zapisów księgowych, nie może również być uważana za analizę pełną z tego względu, że budzą wątpliwości prawidłowość klucza, przyjmowanego do rozliczenia tych kosztów na miejsca powstawania.

Jeśli chodzi o własne środki transportowe, to istnieje niekiedy dokonania odpowiedniej do planu kont klasyfikacji wykonanych przewozów. Natomiast za

przewozy dokonywane przez przewoźników resortowych i publicznych jest wystawiana łączna faktura, bez uwzględnienia rodzaju dokonywanych przewozów, a tym samym należy domniemywać, że istnieje dowolność w doborze klucza, na podstawie którego służby finansowo-księgowe zarachowują koszty transportu.

Do tego należy dodać, że sprawozdawczość przedsiębiorstw budowlanych z wykonania planu kosztów nie zawiera ani jednej pozycji z zakresu transportu. Zmiany, wprowadzone do ramowego planu kont przedsiębiorstw budowlanych na rok 1955 nie tylko, że nie poprawiają sytuacji na tym odcinku, ale przeciwnie, wprowadzają większą niż dotychczas gmatwaninę w obrazie kosztów transportu budownictwa, a mianowicie koszty wywozu ziemi i gruzu z terenu budowy oraz przewozy materiałów na terenie budowy zaliczone będą do pozycji „sprzęt”.

W tych warunkach analiza kosztów transportu dokonywana być może tylko poza księgowo, kosztem olbrzymiego nakładu pracy. Nic więc dziwnego, że nikt

analizy takiej nie przeprowadza, a tym samym problematyka kosztów transportu jest obca szerokiemu ogółowi pracowników budownictwa.

Z powyższych wywodów wynika, że przy dobrej woli zainteresowanych uzyskanie obniżki udziału kosztów transportu w kosztach produkcji budowlano-montażowej w zasadzie jest nie trudne, a wymaga jedynie harmonijnej współpracy poszczególnych komórek organizacyjnych przedsiębiorstwa, idącej w kierunku:

— właściwej organizacji placu budowy, która by do minimum ograniczała wtórne przewozy i przeładunki;

— zagospodarowania budowy od strony dróg, bocznic, zaplecza technicznego dla taboru itp. już w początkowej fazie robót,

— takiej organizacji zaopatrzenia, aby właściwe materiały w koniecznej ilości docierały bezpośrednio do miejsca wbudowania.

— stworzenia warunków do przeprowadzenia analizy i poznania wysokości kosztów.

I. CIEPLAK, W. WĘGIELEK (Warszawa)

Przewozy samochodowe w zastępstwie kolei

Konieczność pełnego wykorzystania wszystkich środków transportowych dla wykonywania stale wzrastających zadań przewozowych wymaga m. in. dokonania prawidłowego podziału przewozów pomiędzy różnymi rodzajami transportu. W chwili obecnej podział taki nie został jeszcze faktycznie dokonany i dlatego kierowanie przesyłek do przewozu poszczególnymi środkami transportowymi cechuje niejednokrotnie przypadkowość. Potrzeba dokonania podziału zadań odnosi się szczególnie do transportu kolejowego i samochodowego z uwagi na dominującą rolę kolei w wykonywaniu zadań przewozowych oraz z uwagi na fakt obciążenia jej wieloma nieracjonalnymi przewozami. Podczas, gdy przewozy te w większej części mogą być przejęte przez powiększający się transport samochodowy. Podobnie samochodami wykonuje się wiele przewozów nietypowych dla tego środka transportowego, które nadają się do przekazania do transportu kolejowego.

Dla ustalenia przewozów nadających się do transportu kolejowego i samochodowego należało przeprowadzić szczegółowe badania ekonomiczne. Badaniami tymi zajmują się od dłuższego czasu Instytut Kolejnictwa i Transportu Samochodowego. Wyniki przeprowadzonych dotychczas badań pozwoliły już na wysuwanie wniosków odnośnie rozmiarów i kierunków koordynacji przewozów.

Sprawy te były ostatnio przedmiotem dyskusji w Sekcji Ekonomiki Transportu Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego oraz szczegółowego opracowania przez inż. W. Młodeckiego na łamach Miesięcznika „Transport” (Nr. 9 i 10 — wrzesień i październik 1954 r.)

Autor tych artykułów określa następujące rodzaje przewozów kolejowych, jako nadające się do przejęcia przez transport samochodowy (cytuujemy w kolejności wymienionej przez Autora):

- 1) przewozy na liniach o małym obciążeniu;
- 2) przewozy na krótkich odległościach;
- 3) przewozy międzystacyjne na węzłach;
- 4) przewozy stacyjne między poszczególnymi miejscami ładunkowymi tej samej stacji;
- 5) obsługa zakładów o małym obciążeniu, bocznicach kolejowych;
- 6) przewozy drobnicowe;
- 7) przewozy wykonywane pociągami zbiorowymi;
- 8) przewozy wykonywane pociągami o małym załadunku;
- 9) przewozy wykonywane przez koleje wąskotorowe.

We wnioskach końcowych inż. Młodecki podkreśla konieczność kontynuowania szczegółowych (i długotrwałych) badań ekonomiki tych przewozów, co umo-

żliwi podjęcie decyzji przekazania wymienionych rodzajów przewozów do transportu samochodowego. Naszym zdaniem — przekazanie przewozów drobnicy, a zwłaszcza przewozów na krótkich odległościach — nie powinno być uzależniane od dalszych badań podstawowych. Dotychczasowe bowiem doświadczenia krajowe, jak i zagraniczne (o których n. b. informuje inż. Młodecki) wskazują, iż w licznych przypadkach dokonania takiej koordynacji uzyskano widoczne usprawnienie pracy kolei (zwiększenie przelotowości itp.). Z drugiej strony przejęcie tych przewozów przez transport samochodowy pozwoliło na uzyskanie znacznie lepszych wskaźników ekonomicznych (wykorzystania ładowności, zwiększenie szybkości przewozu itp.). Należy ponadto podkreślić, że sprawa przejmowania przewozów na krótkich odległościach została już uregulowana uchwałą Nr. 323 Prezydium Rządu z dnia 26 kwietnia 1952 roku (Monitor Polski Nr A-38/52).

W ramach niniejszego artykułu pragniemy omówić dotychczasowy przebieg realizacji uchwały Nr 323 w sprawie przejmowania zadań transportu kolejowego w przewozach na krótkie odległości przez transport samochodowy oraz możliwości wzmoczenia tempa przejmowania tych przewozów. Przejmowanie przewozów drobnicy wymaga odrębnego omówienia.

Wspomniana uchwała przewiduje zawieszanie komunikacji kolejowej na poszczególnych krótkich odcinkach i przekazywanie przewozów do wykonania taborom samochodowym.

Dołączona do uchwały instrukcja ustala szczegółowe i wszechstronne badanie sytuacji transportowej na danym terenie w każdym przypadku zawieszania przewozów kolejowych. Ma to na celu zapewnienie wykonania zadań przewozowych na zawieszonym dla ruchu kolejowego przewozów przez transport samochodowy. Jednym z warunków przekazania przewozów jest umożliwienie prawidłowej eksploatacji taboru samochodowego (drogi dojazdowe, wykorzystanie ładowności itp.).

Zgodnie z postanowieniami uchwały — rozpatrywanie i zatwierdzanie wniosków dotyczących zawieszania komunikacji kolejowej należy do kompetencji Wojewódzkich Komisji Planowania Gospodarczego. Na podstawie tych wniosków (poprzedzonych szczegółowymi badaniami przez pracowników PKP i PKS) Minister Kolei i Minister Transportu Drogowego i Lotniczego wydają zarządzenia o przejęciu przewozów na poszczególnych odcinkach.

Jednocześnie trzeba zaznaczyć, że w praktyce WKPG nie rozpatrują możliwości użycia do przewozów zastępczych resortowego transportu samochodowego, biorąc pod uwagę jedynie tabor PKS.

Realizacja uchwały Nr 323 nie przebiega zadowalająco, zaś tempo przejmowania przewozów jest zbyt wolne. Wynika to z następujących powodów:

Przed wszystkim przewozy na wielu odcinkach zgłaszanych przez PKP do przejęcia nie są przekazywane PKS z uwagi na brak taboru, zbyt dalekie dojazdy do najbliższej placówki terenowej PKS, zły stan dróg itp. W wielu przypadkach w miejscowościach objętych badaniami znajdują się duże ilości taboru resortowego, jednak — jak podawaliśmy — możliwości wykonywania przewozów tym taborem nie są rozpatrywane. Dlatego w ciągu lat 1952 — 54 PKS przejęła w podanym trybie przewozy jedynie na 105 odcinkach.

Ponadto z dotychczasowej praktyki wynika, że z chwilą zawieszenia komunikacji kolejowej na poszczególnych odcinkach — nie wpływają z tego tytułu do PKS żadne zlecenia przewozowe, albo też ilość tych zleceń jest minimalna. Jednocześnie można zaobserwować, że masa towarowa jest przewożona taborem jednostek transportu resortowego.

Jak podawaliśmy już w Miesięczniku „Transport“ (Nr 10 — październik 1954 r.) — uruchomiona przez PKS regularna komunikacja towarowa na trasie Gdańsk — Sopot — Gdynia dla obsługi przesyłek przewożonych poprzednio koleją została zawieszona wskutek braku zleceń. Podobny fakt zaobserwowano na 6-ciu zawieszonych odcinkach w rejonie węzła białostockiego (ze st. Białystok Centr. do st. Mońki, Krynk, Sokółka, Czarnowo-Undy, Bielsk Podlaski i Szepietowo), gdzie żaden z byłych nadawców kolei nie zgłasza przesyłek do przewozu taborem PKS pomimo, iż np. Bielsk Podl. posiada dogodne połączenie z Białymstokiem za pośrednictwem regularnej linii towarowej PKS Białystok — Siemiatycze.

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

W przeciwieństwie do tego stanu rzeczy w okresach szczytowego nasilenia przewozów otrzymuje PKS wiele zleceń na przewozy zastępcze, których nie jest w stanie wykonać. Wskutek tego zachodzi często potrzeba wznowienia komunikacji kolejowej na wielu zawieszonych odcinkach. Np. w okresie przewozów jesiennych roku ubiegłego zanotowano następujące fakty:

1) WKPG w Warszawie zmuszona była przekazać do transportu kolejowego dużą ilość buraków cukrowych ze st. Ożarów, Płochocin i Ursus do st. Błonie z uwagi na brak taboru PKS i duże trudności cukrowni w Błoniu przy przyjmowaniu buraków z taboru samochodowego,

2) Podobnie z uwagi na brak taboru PKS kolej zmuszona była dokonać w listopadzie 1954 r. przewozu 10.470 ton różnych towarów na następujących zawieszonych odcinkach: z Kętrzyna do Węgorzewa, Wydmin, Sątop-Samolewa i Mrągowa, z Giżycka do Kryblanki, Orzysza i Węgorzewa oraz z Suwałk do Trakiszek, Augustowa i Olecka. Należy nadmienić, że jedynie na odcinku Suwałki — Trakiszki było to spowodowane złym stanem dróg kołowych;

3) we wrześniu i październiku 1954 r. przewieziono koleją 412 ton towarów na odcinkach Jasło — Wiśniowa, Jasło — Iwonice i Jasło — Zagórzany. Również i w tym przypadku tabor PKS nie mógł wykonać przewozów w zastępstwie kolei, ponieważ w tym czasie był zatrudniony przy planowych przewozach jesiennych oraz przy przewozach interwencyjnych.

Wskazuje to na występowanie w pewnych okresach ogólnego braku taboru samochodowego w niektórych rejonach, wskutek czego przewozy zastępcze nie mogą być wykonywane w sposób ciągły. Dotyczy to również okresów szczególnie dużych opadów śnieżnych, które powodują zamknięcie dróg dla ruchu kołowego.

Z opisanej sytuacji wynika, że zahamowanie tempa realizacji uchwały Nr. 323 jest spowodowane przede wszystkim nie uwzględnianiem przy analizie wstępnej potencjału reprezentowanego przez tabor resortowy, który w praktyce i tak wykonuje przewozy zastępcze. Dlatego też należy zmienić obowiązującą obecnie prak-

tykę. Zmiana powinna uwzględnić w pierwszym rzędzie możliwości przewozowe transportu resortowego, znajdującego się na danym terenie. Jednocześnie udział taboru PKS powinien być ograniczony wyłącznie do obsługi jednostek gospodarczych nie posiadających taboru własnego względnie posiadających go w niedostatecznej ilości.

Z drugiej strony należałoby się zastanowić nad przyczynami braku taboru samochodowego w okresach szczytowego nasilenia przewozów. Wydaje się, że brak ten występuje w dużej mierze w związku z wykonywaniem przez tabor samochodowy (w tym głównie resortowy) przewozów nietypowych dla tego transportu (przewozów na dalekie odległości). Jak wiadomo — obowiązujące w tej mierze przepisy (zakaz wyjazdów ponad 50 km) nie są ściśle wykonywane. Dlatego wpro-
wadzenie przewidywanej uchwały o ograniczeniu wyjazdów do granic powiatów z jednoczesnym zniesieniem możliwości wykonywania przewozów na podstawie oświadczeń — przyczyni się niewątpliwie do tego, że masa towarowa przeznaczona do przewozu na dalsze odległości zostanie przekazana do przewozu przez przewoźnika publicznego (kolejowego i samochodowego). Tym samym zwolnione zostaną duże ilości taboru resortowego do pracy na krótkich odległościach, co złagodzi niedobory taboru samochodowego w okresach szczytowego natężenia przewozów.

* * *

Rozpatrując w dalszym ciągu możliwości przyspieszenia przejmowania od kolei przewozów na krótkie odległości — należałoby się zastanowić, czy wprowadzenie zaproponowanych zmian nie pozwoli już obecnie na generalne rozwiązanie tego zagadnienia. Wydaje się bowiem, że skoro do przewozów zastępczych będzie włączony cały tabor samochodowy (resortowy i pomocniczo tabor przewoźnika publicznego), oraz skoro z drugiej strony tabor ten zostanie w dużej mierze odciążony od wykonywania przewozów na dalekie odległości — potencjał tego taboru będzie wystarczający dla przejęcia od kolei wszystkich przewozów na krótkich odległościach. Na niedociągnięcie taboru samochodowego nawet w obecnej sytuacji wskazuje inż. Młodecki w cytowanym wyżej artykule. W miarę wzrostu ilości taboru niedociągnięcie to będzie się zmniejszało.

Dlatego — zdaniem naszym — można przystąpić już dziś do zawieszenia komunikacji kolejowej na wszystkich odcinkach krótkich i przekazania tych przewozów na transport samochodowy.

Aby jednak nie dopuścić w takim przypadku do powstania zakłóceń w przewozach, należałoby:

a) ograniczyć w pierwszej fazie długość zawieszanych odcinków do 30 km. Odległość tę można by następnie przedłużyć (do 50 — 60 km) w miarę właściwego postępu koordynacji.

b) Do przewozów na krótkich odległościach zalicza się również przewozy międzystacyjne na węzłach oraz między bocznkami. Z uwagi na specyfikę przewozów międzybocznikowych należałoby w pierwszej fazie wyłączyć te przewozy, gdyż wymagają one dalszych szczegółowych badań. W ten sposób masa towarowa przewożona na krótkich odległościach ulegnie wybitnemu zmniejszeniu.

c) Określić inne przewozy wyłączone od przekazania na transport samochodowy (jak np. przewóz ładunków wymagających taboru specjalizowanego).

Ponadto — przy rozważaniu tego zagadnienia — nie można pominąć zasadniczej roli organów terenowego planowania i koordynacji przewozów. Na decydującą rolę WKPG i WKD w tym zakresie zwrócił uwagę dyr. Stanisław Mroczek w swym artykule, zamieszczonym w mies. „Transport“ (Nr. 12 — grudzień 1954 r.), podkreślając konieczność prawidłowego zestawiania okresowych bilansów przewozowych oraz właściwego planowania i operatywnego wykonywania (wprowadzania w życie) koordynacji przewozów przez te organy. Z tych względów:

1) przed wprowadzeniem zawieszenia przewozów na krótkie odległości należałoby zarządzić sporządzenie szczegółowych bilansów przewozowych, uwzględniają-

cych wielkość masy towarowej do przewozu taborem kolejowym i samochodowym. Sporządzenie tych bilansów powinno poprzedzić zawieszenie przewozów c 3—6 miesięcy;

2) w przypadkach stwierdzenia na podstawie bilansów przewozowych występowania nadmiernej masy towarowej do przewiezienia taborem samochodowym w poszczególnych rejonach, względnie okresach—WKPG

powinny zdecydować, jaka część tych przewozów powinna być wykonana wyjątkowo przez kolej, względnie uzupełnić niedobory taboru samochodowego przez przerzucenie go z innych rejonów;

3) po zawieszeniu przewozów WKPG powinny czuwać nad prawidłowym przebiegiem koordynacji, dopuszczając w przypadkach wyjątkowych do wykonania przewozów przez transport kolejowy.

ZB. WOJTERKOWSKI (Warszawa)

Z zagadnień racjonalizacji przewozów kolejowych

Wielkość pracy w transporcie kolejowym, podobnie jak w innych gałęziach transportu, mierzy się nie tylko wielkością ładunku wyrażonego w tonach czy wagonach, ale również obrotem ładunków wyrażonym w tonokilometrach.

Wielkość tonokilometrów w decydujący sposób, obok wielkości ładunku, określa zadania transportu kolejowego, a więc również i środki, jakie dla wykonania tych zadań należy użyć. Przebiegi ładunków określają wielkość całego planu transportu kolejowego, m. in. wielkości potrzebnych ilości taborowych, wielkość zużycia podstawowego paliwa na kolei — węgla.

Zadaniem transportu kolejowego jest zapewnić pełne zaspokojenie potrzeb przewozowych gospodarki narodowej przy najbardziej oszczędnym, a jednocześnie racjonalnym wydatkowaniu środków na te cele. Należy wskazać, że nie leży w interesie gospodarki narodowej wykonanie wszelkich przewozów, które poszczególne organizacje gospodarcze zgłaszają. W interesie gospodarki narodowej leży wykonać przewozy niezbędne, gospodarczo uzasadnione. Trzeba powiedzieć, że nie jest to często równoznaczne. Zdarza się, że poszczególne organizacje gospodarcze zgłaszają i wykonują przewozy, które nie są potrzebne w ogóle lub wykonywane są na zbyt dalekich odległościach; są to przewozy nieracjonalne nie tylko dla transportu, ale przede wszystkim dla gospodarki narodowej. Tego rodzaju przewozy podrażają koszty własne przedsiębiorstw, które ponoszą koszty przewoźnego oraz powodują powstawanie w transporcie dodatkowych potrzeb inwestycyjnych w zakresie np. taboru lub zdolności przepustowej linii kolejowych. Są to przewozy, które nie powinny mieć miejsca i do których powstawania nie należałoby dopuszczać.

Istnieje szereg grup przewozów nieracjonalnych. Jedne z nich wypływają z niewłaściwej lokalizacji miejsc produkcji w stosunku do miejsc zaopatrzenia w surowiec i paliwo lub w stosunku do miejsc zbytu. W naszym kraju tego rodzaju zjawiska wypływają z odziedziczonego po ustroju kapitalistyczno-obszarniczej Polski rozmieszczenia sił wytwórczych. Nierównomierny rozwój gospodarczy poszczególnych rejonów kraju jest przewyżczany w trakcie realizacji naszych wieloletnich i rocznych planów gospodarczych. Jednym z ważnych zadań Planu 6-letniego był właśnie szybki rozwój zacofanych gospodarczo rejonów kraju, pozbywionych przemysłu lub o przemyśle niedorozwiniętym. Przewozy nieracjonalne, będące wynikiem niewłaściwego rozmieszczenia sił wytwórczych, są jednak usuwane stopniowo przez właściwą lokalizację nowych miejsc produkcji lub rozbudowę istniejących, a więc w okresach dłuższych, w zależności od oddawania do użytku nowych, socjalistycznych zakładów i fabryk. Rozwój przemysłu miejscowego materiałów budowlanych, magazynów i zakładów przemysłu rolnego w poważny sposób skraca odległość przewozów ładunków budowlanych i płodów rolnych. Podobny skutek powoduje właściwe ustawienie profilu produkcyjnego tartaków w kierunku produkcji drewna najbliższej położonego zaplecza.

Należy wskazać, że pomimo znacznej poprawy w tym zakresie, jest jeszcze dużo do zrobienia. Nadal przewozi się np. w przemyśle rolnym i lekkim poważne

ilości surowców do wstępnej przeróbki, następnie zaś półfabrykaty przewozi się w okolice, skąd były wywiezione dla dalszej fabrykacji. Niekiedy zdarza się, że gotowe wyroby ponownie wysyła się tam, gdzie już raz podlegały przeróbce i skąd były wywiezione. Jeszcze nadal nie wszystkie tartaki pracują na najbliższym zapleczu surowcowym, co powoduje zbędną, dalekie przewozy transportem kolejowym. Przykładów w tym względzie można podać wiele. Można np. podać, że w wyniku poważnego zwiększenia produkcji kamienia wapiennego w Piechocinie przewozi się kamień wapienny z tego rejonu na Śląsk, pomimo, że istnieją duże możliwości organizacji wydobycia tego kamienia znacznie bliżej w rejonie kieleckim. Można przykładowo podać, że w przemyśle jajczarskim wozi się jajka kilkakrotnie w związku z różną lokalizacją zakładów, zajmujących się poszczególnymi fazami konserwacji jaj i składownictwem.

W hutnictwie występują w związku z niezamknięciem cyklu produkcyjnego — t. zw. przewozy międzyhutnicze, wynikające z dokonywania poszczególnych faz produkcji surowca i półfabrykatu na poszczególnych hutach w związku z różnymi zdolnościami produkcyjnymi w poszczególnych działach produkcji, agregatach i urządzeniach hutniczych, a w szczególności na wielkich piecach, stalowniach, odlewniach, kuźniach i walcowniach. Również w górnictwie w związku z rozpiętościami pomiędzy wielkością produkcji a urządzeniami dla wzbogacenia węgla, zachodzą w procesie produkcji przewozy kolejowe zwiększające wielkość pracy transportu kolejowego.

W miarę realizacji poszczególnych zadań Planu 6-letniego przewozy tego typu zmniejszają się, chociaż przejściowo w niektórych gałęziach przemysłu mogą wzrastać. Budowa nowych obiektów przemysłowych i rozbudowa istniejących ma między innymi na celu również racjonalizację przewozów przez likwidację przewozów zbyt dalekich, przez skrócenie przewozu szeregu podstawowych ładunków.

Rozpatrując tę grupę przewozów nieracjonalnych, należy wskazać na innego rodzaju nieracjonalne przewozy, które wynikają z nieuwzględnienia czynników komunikacyjnych w organizacji produkcji oraz ustalaniu profilu produkcyjnego i zadań produkcyjnych dla poszczególnych zakładów przemysłowych.

Przez nadmierne rozszerzanie kooperację zakładów przez ustalanie wąsko specjalizowanych zakładów przemysłowych, produkujących bardzo ograniczony asortyment wyrobów zwiększa się zasięg rejonów zbytu, doprowadzając do tego, że jeden zakład zaopatruje w określony asortyment cały kraj. Poza przemysłem maszynowym, gdzie tego rodzaju przewozy są najbardziej może uzasadnione, można zaobserwować tego rodzaju zjawiska w innych gałęziach przemysłu, m. in. w przemyśle odzieżowym i spożywczym, gdzie kooperacja produkcji i wąska specjalizacja zakładów nie wydaje się niezbędna.

Trzeba jednak wskazać, że o ile przy rozpatrywaniu zagadnień, dotyczących budowy lub rozbudowy zakładów przemysłowych, uwzględniane są w zasadzie czynniki związane z ekonomiką przewozów, to jednak przy rozstrzyganiu zagadnień związanych z organizacją kooperacji lub specjalizacji zakładów o eko-

nomice przewozów z zasady zapomina się. Jest to niewątpliwie niesłuszne i powinno być zmienione. Zagadnienie bowiem nie polega jedynie, jak to już było wskazane, na zwiększeniu kosztów produkcji i obrotu z tytułu kosztów przewoźnego. Zagadnienie polega przede wszystkim na tym, że w wyniku tego rodzaju przewozów zwiększa się obciążenie transportu, a więc powstają konieczności dodatkowych, poważnych inwestycji w transporcie, inwestycji, których można było uniknąć i w wyniku czego poważne środki przeznaczyć na inne, bardziej efektywne cele.

* * *

Była dotychczas mowa o zagadnieniach dotyczących możliwości skrócenia odległości przewozu ładunków przez zmianę rozmieszczenia sił wytwórczych oraz organizacji i programowania produkcji.

Istnieje jeszcze inna grupa przewozów nieracjonalnych, których usunięcie daje poważne, bezpośrednie korzyści gospodarce narodowej. Są to przewozy, wynikające z niewłaściwego podziału zadań przewozowych pomiędzy poszczególne rodzaje transportu. Niewłaściwy podział zadań przewozowych pomiędzy transport kolejowy a samochodowy z jednej strony oraz transport kolejowy a wodny — z drugiej, może powodować różnego rodzaju nieprawidłowości, wyrażające się wzrostem kosztów przewozów i marnotrawstwami w zdolności przewozowej jednego lub drugiego środka transportu.

Przewozy nieracjonalne wynikające z niesłusznego podziału zadań pomiędzy transport kolejowy a samochodowy są to przede wszystkim przewozy zbyt krótkie dla transportu kolejowego. W naszej praktyce przyjęto, że są to przewozy do ok. 30 km z tym, że w zależności od konkretnych warunków, a przede wszystkim w zależności od posiadania bocznice kolejowych u nadawcy i odbiorcy, stopnia zmechanizowania procesów przeładunkowych, masowości tych przewozów, charakterystyki ładunków przewożonych oraz w zależności od zapewnienia wykorzystania powrotnego przebiegu w transporcie samochodowym — odległość ta różnie się układa. Mówiąc o podziale zadań przewozowych pomiędzy transportem kolejowym i samochodowym, mamy na myśli wyeliminowanie przewozów zbyt krótkich, drobnicowych, a w dalszej fazie może szeregu przewozów wykonywanych obecnie t.zw. pociągami zbiorowymi na liniach kolejowych o wyczerpanych zdolnościach przepustowych. Jednak wyeliminowanie tego rodzaju przewozów z transportu kolejowego spowoduje w konsekwencji nie spadek odległości przewozów w transporcie kolejowym, ale jej wzrost.

Czy w świetle podanego na wstępie stwierdzenia o konieczności i celowości skrócenia odległości przewozu w transporcie kolejowym nie powstaje niezgodność między walką o wyeliminowanie przewozów zbyt krótkich dla transportu kolejowego a zadaniami w zakresie skrócenia odległości przewozu w transporcie kolejowym?

Niezgodność taka istnieje tylko pozornie. Mówiąc o skróceniu odległości przewozu w transporcie kolejowym, mamy na myśli cel, jakiemu to służy — a mianowicie zmniejszenie pracy przewozowej, a więc społecznych nakładów pracy żywej i uprzedmiotowionej w transporcie. Kiedy takie zmniejszenie nakładów społecznych następuje? Następuje ono w dwóch przypadkach:

1) Jeżeli następuje w ogóle zmniejszenie pracy przewozowej przez wyeliminowanie przewozów zbędnych, zbyt dalekich i krzyżujących się, a więc zmniejszenie wielkości ton (w przypadku eliminowania w ogóle przewozów zbędnych) lub skrócenie odległości przewozu (w przypadku eliminowania przewozów zbyt dalekich i krzyżujących się). Cechą charakterystyczną jest zmniejszenie wielkości tonokilometrów.

2) Jeżeli przy niezmiennionej ogólnej wielkości pracy przewozowej następuje taka zmiana w strukturze przewozów, która powoduje zmniejszenie wydatków na 1 tonokilometr, wskutek lepszego doboru przewozów i środków przewozowych, które dany przewóz mają wykonać. Cechą charakterystyczną jest tu nie zmniejszenie wielkości tonokilometrów, ale przy niezmiennie-

nej wielkości — inny podział wielkości tonokilometrów pomiędzy poszczególne rodzaje transportu.

Nie należy uważać, że celem walki o racjonalizację przewozów jest skrócenie odległości przewozów w transporcie kolejowym. Celem tej walki jest zmniejszenie społecznych nakładów na transport, a skrócenie średniej odległości przewozów jest jednym ze środków dla osiągnięcia tego celu.

Nie chcąc więc popełnić w tym względzie błędów, należy mieć stale na uwadze cel, do którego dążymy, a którym jest obniżenie wydatków gospodarki narodowej na transport i różne środki wiodące do tego celu, którymi może być skrócenie odległości przewozów i wyeliminowanie przewozów na zbyt krótkie odległości. Należy więc rozpatrywać zagadnienie kompleksowo w powiązaniu z pracą wszystkich środków transportu i z uwzględnieniem interesów całej gospodarki narodowej.

Podobnego typu zjawiska występują przy podziale zadań przewozowych pomiędzy transport kolejowy i wodny oraz przy rozwiązywaniu zagadnienia organizowania przewozów łamanych kolejowo - wodnych i wodno - kolejowych. I tu, walcząc z nieracjonalnymi przewozami, należy mieć na względzie dokonanie takiego podziału, który pozwoli na obniżenie społecznych nakładów na transport. Przy podziale zadań przewozowych pomiędzy koleje a transport samochodowy zachodziło zjawisko wydłużenia odległości przewozów w transporcie kolejowym. Przy podziale zadań pomiędzy transport kolejowy a żeglugę śródlądową zaobserwujemy w zasadzie zjawisko odwrotne, a mianowicie skrócenie odległości przewozów w transporcie kolejowym.

Należy zauważyć, że w zakresie likwidacji nieracjonalnych przewozów, wynikających z niewłaściwego podziału zadań przewozowych, nie osiągnięto jeszcze poważnego przełomu. Transport samochodowy przejął szereg przewozów, dokonywanych do niedawna przez transport kolejowy. Nie można jednak powiedzieć, że przejmowanie tych przewozów idzie w parze z potrzebami i możliwościami technicznymi, które transport samochodowy posiada. Podobnie istnieją dalsze możliwości wprowadzenia koordynacji pracy żeglugi śródlądowej i transportu kolejowego w zakresie znacznego rozszerzenia przewozów łamanych, a także odciążenia obciążonych linii kolejowych rejonu Śląsk — Wrocław przez wzmoczenie w tych relacjach przewozów żeglugą śródlądową.

* * *

Istnieje wreszcie inna grupa przewozów nieracjonalnych, zbyt dalekich, krzyżujących się i okrężnych, które wynikają nie z nierównomiernego rozmieszczenia sił wytwórczych w poszczególnych rejonach kraju, ani z niewłaściwego organizowania produkcji i kooperacji. Istnieją przewozy nieracjonalne, wynikające z niewłaściwego planowania i wykonywania dystrybucji i zaopatrzenia. Przewozy takie zawsze powodują dodatkową, zbyteczną pracę przewozową, przynoszą gospodarce narodowej poważne straty.

Przyczyny powstawania tego rodzaju przewozów są różne. Często ustalając plan dystrybucji czy zaopatrzenia nie uwzględnia się czynnika komunikacyjnego w tym planie, nie przestrzegając, aby odbiorca otrzymał określony artykuł z najbliższej niego położonego miejsca produkcji. Zdarza się również tak, że w ramach jednego dysponenta danego artykułu nie ma przewozów zbyt dalekich i krzyżujących się, ale w sumie przewozy jednego artykułu, którego produkcja i dyspozycja wysyłkowa nie należy do jednej organizacji — krzyżują się i są zbyt dalekie. Istnieją również przypadki, że odbiorca żąda od dystrybutora artykułu ze wskazanego miejsca produkcji pomimo, że producent oddalony jest o setki kilometrów, podczas, gdy istnieją możliwości zaopatrzenia go ze znacznie bliżej położonego miejsca produkcji. Wynika to z przyzwyczajania odbiorcy do dostawcy oraz z t. zw. specyfiki produkowanego artykułu i specyfiki celu zużycia tego artykułu. Istnieje wreszcie, poza planem, wykonywanie zleceń wysyłkowych, bardzo często niezgodne z planem, który może być prawidłowo ustalony. Aby jednak od razu rozproszyć nieporozumienia należy stwierdzić, że w zasadzie nie istnieją plany, które by

wskazywały kierunki przewozów poszczególnych artykułów.

Służby transportowe w zasadzie kierunkowych planów przewozowych nie opracowują. Jedyne plany, który zawiera kierunek przewozu, to jest plan 5-dniowy. Należy jednak zwrócić uwagę, że dotychczas, pomimo wielu możliwości w tym zakresie — plan ten nie służy dla walki z przewozami nieracjonalnymi. Istnieją jeszcze np. na terenie DOKP Stalinogród zwyczaje opracowywania miesięcznych planów przewozowych, zawierających kierunki przewozu dla niektórych ładunków, np. ładunków dla zaopatrzenia hutnictwa i w przewozach międzyhutylnych. Plany takie składane na kilka dni przed planowanym miesiącem służą jednak przede wszystkim zagadnieniom operatywnego kierowania ruchem pociągów, a pod kątem racjonalności przewozów nie są przez kolej sprawdzane.

Służby zaopatrzenia i zbytu pomimo, że niewątpliwie w szeregu przypadków, ustalając powiązanie miejsc produkcji z miejscami zużycia, kierują się zasadą skrócenia odległości przewozu, nie opracowują w tym zakresie konkretnych planów wymiany międzyregionalnej, które byłyby wytyczną dla ustalania zleceń wysyłkowych i których wykonanie bezwzględnie by obowiązywało.

Istnieje szereg koncepcji walki z przewozami nieracjonalnymi. Przeważnie uważa się, że możliwość likwidacji przewozów nieracjonalnych wiąże się z wprowadzeniem kierunkowego planowania. Niewątpliwie kierunkowe planowanie przewozów, które przewidywałoby obowiązek opracowywania miesięcznych lub kwartalnych planów, w sposób zasadniczy zmienia sytuację. Powstałaby ogromne możliwości w zakresie zaoszczędzenia pracy kolei przez wyeliminowanie przewozów nieracjonalnych. Jakże jednak muszą istnieć warunki, aby kierunkowe planowanie przewozów wprowadzić? Na ten temat już wiele pisano. W skrócie można przypomnieć, że wprowadzenie systemu planowania przewozów, które zawierałoby kierunki przewozowe, jest możliwe w takim przypadku, kiedy system dystrybucji i zaopatrzenia gospodarki narodowej i ludności, a także system zbytu gotowej produkcji zawiera elementy niezbędne dla takiego planowania przewozów.

Należy zauważyć, że dotychczasowy system dystrybucji, zaopatrzenia i zbytu posiada tych elementów niewiele. Wprowadzenie szerszej elementów niezbędnych dla kierunkowego planowania przewozów napotyka na duże trudności ze strony przede wszystkim dystrybutorów, którzy twierdzą, że podstawową sprawą jest sprawne zaopatrzenie przemysłu i ludności, co wymaga dużej elastyczności systemu dystrybucji i zaopatrzenia i do tego transport, jako usługowy dział gospodarki narodowej, powinien się dostosować. Inne argumenty służb zaopatrzenia i zbytu dotyczą konieczności zwiększenia w poważnym stopniu istniejących zapasów, co nie zawsze jest możliwe, a co z kolei dалоby możliwość wydłużenia obecnie stosowanych terminów realizacji dostaw. Duża część argumentów przedstawianych przez służby zaopatrzenia i zbytu jest nie pozbawiona racji. Wprowadzenie kierunkowego planowania przewozów, bez poważnego przygotowania i przełamania szeregu subiektywnych trudności i oporów oraz bez znalezienia sposobu na usunięcie obecnie istniejących obiektywnych przeszkód mogłoby spowodować znaczne perturbacje gospodarcze. Rysuje się więc konieczność przeprowadzenia pewnego okresu przygotowawczego dla wprowadzenia kierunkowego planowania przewozów.

Powyższe rozważania nasuwają wnioski co do etapowości wprowadzania kierunkowego planowania przewozów w życie. Zagadnienie bowiem sprowadza się do możliwych dwóch rozwiązań:

1) przygotować w istniejących systemach planowania dystrybucji, zaopatrzenia i zbytu wszelkie zmiany, niezbędne dla wprowadzenia kierunkowego planowania przewozów oraz wprowadzić w jednym okresie radykalną zmianę w zakresie planowania przewozów przez wprowadzenie obowiązku opracowywania planów kierunkowych. W tym przypadku korzyści z kie-

runkowego planowania mogą wyniknąć dopiero po jego wprowadzeniu, albo

2) stopniowo wprowadzać elementy kierunkowego planowania, aby już od razu móc na podstawie ustalonych schematów powiązań miejsca nadania i przeznaczenia, eliminować przewozy nieracjonalne, obejmować coraz szerszy zasięg towarów — planowymi schematami racjonalnych powiązań. Równocześnie opracowywać plan technicznej pracy kolei w oparciu o zaistniałe potoki ładunków, korygując je w miarę możliwości ustalonymi na poszczególne rodzaje ładunków schematami przewozów.

Przy przyjęciu tego ostatniego rozwiązania już w okresie przygotowawczym do wprowadzenia właściwego kierunkowego planowania przewozów można by osiągnąć poważne efekty przez zapobieganie szeregowi przewozów nieracjonalnych.

* * *

Wydaje się, że bez względu na to jaka droga zostanie wybrana, walki o skrócenie odległości przewozów oraz likwidację przewozów nieracjonalnych w transporcie kolejowym nie należy w żadnym przypadku odkładać do wprowadzenia planowania kierunkowego. Walkę tę należy organizować w oparciu o istniejące już obecnie możliwości oraz przez tworzenie nowych, aż do pełnego wprowadzenia planów kierunkowych.

Obecnie istniejące możliwości, to ze strony aparatu kolei, plany 5-dniowe oraz analiza przewozów wykonanych. O ile analiza statystyczna w zakresie wykonanych przewozów była do pewnego czasu pewną podstawą dla ujawniania przewozów nieracjonalnych, to jednak wydaje się, że w dużej mierze została ona osłabiona i nie odgrywa obecnie dużej roli. Wydaje się to niesłuszne. Analiza statystyczna może służyć jako poważny środek dla ograniczenia przewozów nieracjonalnych i walki o skrócenie odległości przewozów. Trzeba jednak zmienić w tym zakresie pewne teoretyczne założenia. **Po pierwsze** nie należy dla celów likwidacji przewozów nieracjonalnych opracowywać analizy wykonanych potoków wszystkich ładunków i to w grupach zbiorczych, które nie zawsze dają podstawy dla wniosków z danej analizy. Być może, że należałoby dla tych celów wprowadzić pewne zmiany w nomenklaturze ładunków. Należy natomiast ograniczyć się do analizy ładunków o jednorodnych cechach. Ujawnienie przewozów nieracjonalnych, badanie ich i sygnalizowanie nadawcom, dystrybutorom i ich władcom zwierzchnim może poważnie ograniczyć tego rodzaju przewozy. **Po drugie** analizę wykonanych przewozów należy prowadzić w oparciu o mniejsze niż dotychczas rejony. Analiza wymiany międzyrejonowej, w której rejonami są DOKP, województwa lub nawet oddziały eksploatacyjne, jest zbyt ogólna. Trzeba, aby analizę potoków prowadzić w oparciu o mniejsze rejony, np. w/g opracowanych przez Instytut Naukowo - Badawczy Kolejnictwa rejonów, ciążących do stacji rozrządowych.

Analiza statystyczna prowadzona w oparciu o stosunkowo nieduże rejony nadania i odbioru, uwzględniająca ładunki o jednorodnych cechach, pozwoli na wykrycie przewozów nieracjonalnych, a następnie na ich usunięcie.

Kolej posiada jeszcze inne, zupełnie niewykorzystane możliwości walki z przewozami nieracjonalnymi. Są to opracowywane przez wszystkich nadawców plany 5-dniowe, w których podawane są kierunki przewozowe. Wydaje się, że wykorzystanie tych planów dla zapobieżenia przewozom nieracjonalnym jest możliwe i na obecnym etapie konieczne. Trzeba stworzyć system wykorzystania tych planów przez zestawianie na terenie Oddziałów Eksploatacyjnych oraz DOKP planowanych kierunków przewozowych dla niektórych ładunków i usuwanie na tej podstawie przewozów nieracjonalnych, zbyt okrężnych, krzyżujących się, oraz zbyt krótkich dla transportu kolejowego. Przecież kolej ma w dekrete o przewozie przesylek 1 osób kolejami (DKP) prawo usuwania przewozów nieracjonalnych. Również wydawane co kwartał uchwały Prezydium Rządu, zatwierdzające plany przewozowe, nakładają m. in. na Ministerstwo Kolei obowiązek likwidacji przewozów nieracjonalnych. Tym-

czasem uważa się, że przewozy te będzie można usuwać dopiero wtedy, gdy zostanie wprowadzone kierunkowe planowanie przewozów.

Oczywiście, że wykorzystanie planów 5-dniowych dla likwidacji przewozów nieracjonalnych nie jest łatwe i jest skomplikowane. Trzeba przecież pamiętać, że często nadawca wykonuje jedynie zlecenie odpowiedniego dystrybutora w zakresie wysyłki. Dlatego też po stwierdzeniu w planie przewozu nieracjonalnego, trzeba żądać przede wszystkim od dystrybutora zmiany zleceń. To jednak poważnie komplikuje zagadnienie i wymaga szeregu uzgadniań i interwencji zwykle na szczeblu DOKP lub województwa, albo centralnym. Wymaga również poważnego zwiększenia aktywności i poziomu wykształcenia aparatu kolejowego, do którego zadań należałaby tego rodzaju praca. Można bowiem rozumieć zagadnienie planu 5-dniowego w ten sposób, jak to zrozumieli niektórzy zawiadowcy na terenie DOKP — Wrocław. W tym okręgu wprowadzono obowiązek opracowywania planów 5-dniowych jako zamówień dla węgla brunatnego. Jedną z kopalń była zmuszona zmienić kierunek przewozu, aby zaspokoić klienta znajdującego się na terenie tej samej DOKP — Wrocław. W planie jednak było inaczej. Trzeba było przysłać węgiel brunatny dla tego odbiorcy aż z DOKP — Łódź, gdzie nie obowiązuje dla węgla brunatnego 5-dniowe, ale dobowe zamówienie. Można więc i tak biurokratycznie rozumieć zadanie planu 5-dniowego. Dla wprowadzenia więc w arsenał środków dla likwidowania przewozów nieracjonalnych planu 5-dniowego trzeba dużej elastyczności i zrozumienia celu, jakiemu ta walka służy — obniżeniu kosztów przewozu oraz obniżeniu kosztów produkcji.

Służby transportowe, zbytu i zaopatrzenia nie posiadają obecnie jasnych form walki o skrócenie odległości przewozów oraz o likwidację przewozów nieracjonalnych. Szczególnie dotyczy to służb transportowych, które (po skasowaniu sprawozdawczości z wykonanych w transporcie kolejowym wielkości tonokilometrów w/g grup ładunków), nawet często nie mają orientacji czy w danej jednostce odległość przewozów wzrasta, czy maleje. Decydujący wpływ na kształtowanie się odległości przewozu mają służby zbytu, które decydują w zasadzie o kierunkach przewozowych. Aby służby zbytu, zaopatrzenia i transportu, oprócz ogólnych założeń, zmierzających do skrócenia odległości przewozu, posiadały bliższe w tym zakresie wytyczne, trzeba, aby dla każdego ładunku o jednorodnych wartościach technologicznych i użytkowych opracowywano plan konkretnych powiązań miejsc nadania i przeznaczenia. Wydaje się, biorąc pod uwagę możliwości, które istnieją w tym zakresie, celowe, aby takie plany opracowywane były raz na pewien okres czasu. Plan powiązań komunikacyjnych, albo inaczej mówiąc — schemat racjonalnych przewozów, powinien przewidywać następujące dane:

1) powiązanie miejsc nadania i przeznaczenia w/g określonych rejonów np. województwo nadania i województwo przeznaczenia;

2) powiązanie miejsc nadania i przeznaczenia w ramach jednego rejonu np. w ramach województwa, t. zn. konkretne powiązanie stacji nadania i przeznaczenia w ramach t. zw. wymiany wewnątrzrejonowej, z uwzględnieniem również tych miejsc nadania względnie odbioru, które wysyłają ładunki na zewnątrz względnie stamtąd je otrzymują.

Opracowanie schematu mogłoby być zestawione w/g następujących wzorów dla wymiany międzyrejonowej, oraz wewnątrzrejonowej. (patrz tabele wyżej).

Opracowywanie tego rodzaju elementów pozwoliłoby służbom zaopatrzenia i zbytu na wyeliminowanie przewozów nieracjonalnych przez niedopuszczenie do ich powstania. Ułatwiłoby tym służbom ich pracę w zakresie najbardziej racjonalnego powiązania miejsca nadania i przeznaczenia, w dużej mierze wpłynęłoby na zmniejszenie odległości przewozu w transporcie kolejowym oraz wyeliminowanie przewozów zbyt krótkich dla transportu kolejowego. Wprowadzenie obowiązku opracowywania przez służby zbytu na podstawie otrzymanych od odbiorców konkretnych zle-

Dla wymiany międzyrejonowej:
Nazwa ładunku: cegła pełna

Woj. przernacz. Woj. nadania	Warszawskie	Łódzkie	Lubelskie itd.
Warszawskie			
Łódzkie			
Lubelskie			

Dla wymiany wewnątrzrejonowej: woj. warszawskie
Nazwa ładunku: cegła pełna

Stacja odhioru Cegielnia i stacja nadania	stacja	stacja	stacja
1. Cegielnia na st.			
2. Cegielnia na st.			
3. Cegielnia na st.			
4. Z innych województw w tym			

ceń wysyłkowych podanych wyżej schematów pozwoliłoby służbom transportu na pełne włączenie się do walki o likwidację przewozów nieracjonalnych. Zastwierdzone schematy powiązań przewozowych stałyby się obowiązującą wytyczną, w/g której kolej przyjmowałaby przesyłki do przewozu. Należałoby oczywiście przewidzieć w przypadku zaistnienia ważnych, a nie przewidzianych w planie okoliczności, wprowadzenie odpowiednich zmian do schematu.

* * *

Transport kolejowy z roku na rok poprawia swoją pracę. Polepszają się poszczególne wskaźniki techniczno-ekonomiczne. Również odległość przewozu ładunków maleje, co niewątpliwie jest objawem coraz bardziej następującej racjonalizacji przewozów. W stosunku do roku 1949 odległość przewozu została zmniejszona w przewozach krajowych o ok. 10 proc.

Poważne sukcesy, które posiadamy w zakresie skrócenia odległości przewozu, dowodzą, że istnieją w naszych warunkach ogromne możliwości coraz bardziej uszczędnego, racjonalnego gospodarowania. Założenia planu na rok 1955 stawiają dalsze, odpowiedzialne zadania w zakresie skrócenia odległości przewozów w transporcie kolejowym. Aby te zadania zostały wykonane trzeba, aby w roku 1955 nastąpiła koncentracja wysiłków pracowników służb zbytu, zaopatrzenia i transportu oraz aparatu kolejowego. Wszystkie możliwości dla racjonalizacji przewozów winny być wykorzystane.

Wprowadzone do produkcji nowe zakłady przemysłowe, nowe oddziały rozbudowanych zakładów stwarzają obiektywne warunki dla racjonalizacji przewozów. Trzeba, aby w roku bieżącym wszelkie ustalenia w zakresie organizacji kooperacji oraz wielkości i asortymentu produkcji były podejmowane z uwzględnieniem ekonomiki przewozów. Trzeba, aby plany 5-dniowe oraz głęboka analiza wykonywanych przewozów stały się podstawą walki aparatu kolei z przewozami nieracjonalnymi. Trzeba wreszcie, aby stworzyć nowe możliwości walki z przewozami nieracjonalnymi przez stopniowe wprowadzanie kierunkowych planów przewozowych przez stosowanie schematów racjonalnych powiązań miejsc nadawcy i przeznaczenia.

T. LESNIAK (Warszawa)

Zwiększyć tempo mechanizacji w transporcie kolejowym

W transporcie kolejowym występują duże ilości robót ciężkich i pracochłonnych przy naładunku i wyladunku wagonów. Niewielka tylko ilość tych prac została dotychczas zmechanizowana. Stacje kolejowe i bocznice, na których odbywa się proces przeładunku, nie posiadają dostatecznej ilości maszyn i sprzętu potrzebnego do zmechanizowania robót. Pestoje wagonów pod operacjami przeładunkowymi są jeszcze zbyt duże. Znaczna ilość zakładów przemysłowych bardzo często nie dotrzymuje i nie przestrzega obowiązujących norm czasu przeznaczonych na dokonanie czynności ładunkowych. Sytuacja w tym zakresie może ulec poprawie, o ile rozwinię się mechanizacja robót ładunkowych. Dla tego celu potrzebny jest sprzęt i maszyny, których zastosowanie wpłynie na polepszenie stopnia mechanizacji procesów przeładunkowych. Ocenę stopnia mechanizacji w transporcie kolejowym wyraża wskaźnik mechanizacji robót przeładunkowych na kolejach. Określa on stosunek robót przeładunkowych wykonywanych sposobem zmechanizowanym do ogółu robót ładunkowych występujących w transporcie kolejowym.

Wartość tego wskaźnika ogółem na naszych kolejach jest bardzo niska. Gdy na przykład porównamy osiągnięte wskaźniki mechanizacji prac ładunkowych na kolejach naszych i na kolejach radzieckich, to stwierdzimy, że stopień mechanizacji prac ładunkowych w 1953 r. na PKP był przeszło trzykrotnie niższy, niż na kolejach radzieckich w r. 1940 oraz przeszło siedmiokrotnie niższy w porównaniu z wynikami kolei ZSRR, osiągniętymi w roku 1950.

Olbrzymi postęp w zakresie mechanizacji robót ładunkowych na kolejach radzieckich był możliwy dzięki wysoko rozwiniętemu przemysłowi maszyn transportowych, który dostarcza kolejom radzieckim coraz to nowych urządzeń. Natomiast sprawa wyposażenia bocznic i stacji w sprzęt przeładunkowy u nas, natrafia często na poważne trudności. Przemysł maszynowy tak kluczowy jak i terenowy produkuje jeszcze za mało maszyn transportowych zarówno pod względem ilości, jak i asortymentu. Pewne opóźnienia jakie nastąpiły w dziedzinie rozwoju mechanizacji prac ładunkowych na kolejach polskich mają swoją przyczynę między innymi również i w tym, że w początkowym okresie zagadnienia te były omijane lub zawężane do niewielu pozycji planu inwestycyjnego. Jedynie kolej wykazywała większe zainteresowanie dla mechanizacji przeładunków węgla służbowego dla celów kolejowych.

Rozwój mechanizacji w transporcie kolejowym łączy się od podjęcia przez Prezydium Rządu uchwały w sprawie mechanizacji procesów przeładunkowych na PKP. Mechanizacja objęto konkretne stacje i bocznice oraz towary ładowane na tych punktach jak: węgiel i koks, żwir i piasek, żelazo, rudę, kamień wapienny i inny, gips i wapno, wyroby betonowe, nawozy sztuczne, zboże, ziemniaki oraz drewno. Uchwała określiła również zadania w dziedzinie produkcji i dostaw niezbędnych maszyn i urządzeń dla mechanizacji. Dotychczasowa realizacja tej uchwały została w kilku pozycjach opóźniona. Przewyciężenie trudności na tym odcinku powinno nastąpić stosunkowo szybko, o ile przemysł opanuje produkcję potrzebnych maszyn.

Przed służbami transportowymi oraz przed komórkami planowania wyłoni się problem opracowania planu mechanizacji robót ładunkowych na okres nowego Planu 5-letniego. Na podstawie doświadczeń należy do tego zagadnienia podejść z większą niż dotychczas starannością. Zagadnienie mechanizacji prac ładunkowych w transporcie wymaga szeregu studiów i przepracowań. Z uwagi na ogrom tego zagadnienia należy do prac tych włączyć komórki transportowe jak najszybciej. Należałoby pobudzić inicjatywę w zakresie upowszechnienia problemów mechanizacji prac ładunkowych wśród pracowników transportu. Dużą pomocą

przy opracowaniu tych zagadnień może być literatura fachowa zagraniczna i krajowa. Ostatnio ukazał się szereg prac książkowych dotyczących mechanizacji. W przygotowaniu znajduje się katalog urządzeń do mechanizacji prac ładunkowych w transporcie kolejowym. Będzie on zawierał wyczerpujące co do wyboru najlepszego sposobu zmechanizowania prac ładunkowych w zależności od rodzaju i właściwości towarów, urządzeń transportowych oraz ich kosztów. Oprócz tego katalog będzie zawierał charakterystykę techniczną sprzętu i maszyn, ceny i wskazówki czy dane urządzenie produkowane jest w kraju lub sprowadzane z zagranicy.

Dużą rolę w pogłębieniu opracowań w zakresie mechanizacji może odegrać spopularyzowanie osiągnięć niektórych zakładów. Wiadomo na przykład, że w jednych resortach dość długo panowała opinia o małej przydatności do prac ładunkowych szufl mechanicznych, podczas gdy w innych chętnie używa się tych szufl i osiągana jest tam wysoka wydajność pracy. Na przykład elektrownie w Piotrkowie i Starachowicach podniosły wydajność pracy przy rozładunku miału przy użyciu szufl przeszło 4-krotnie, natomiast w zakładach przemysłu chemicznego w Krakowie powołano kilka komisji z inżynierami na czele, które negatywnie ustosunkowały się do pracy szufl przy przeładunku miału węglowego.

Brak poglądu na zagadnienie przydatności niektórych urządzeń dla mechanizacji robót ładunkowych w niektórych gałęziach przemysłu wpływa hamująco na jej rozwój.

Od dłuższego czasu toczą się dyskusje między komórkami transportu a służbami inwestycyjnymi co do wyboru odpowiedniego urządzenia do mechanizacji wyladunku węgla. Wiadomo, że składy opałowe z dużą rezerwą odnoszą się do szerszego stosowania dźwigów chwytakowych w związku ze stratami wynikającymi z rozkruszenia węgla. Natomiast składy opału chętnie wypowiadają się za użyciem wagonów samowyladowczych. Niektórzy odbiorcy materiałów sypkich jak: żwir, piasek, kamień o mniejszej granulacji, wapno, wypowiadają się za rozbudową ramp dwupoziomych, pozwalających na małą mechanizację przeładunków.

Kolej zainteresowana jest w otrzymaniu żurawi chwytakowych na platformie kolejowej przede wszystkim dla składów opałowych. Częściowe ułatwienie rozładunku, według opinii niektórych transportowców, można by osiągnąć w drodze przystosowania wagonów węglarek do częściowego samoopróżniania przez zrobienie klap w podłodze wagonu.

Ważną rzeczą jest ażeby zagadnienie mechanizacji prac przeładunkowych zostało należycie przemyslane pod względem technicznym jak i ekonomicznym. Istotnym zagadnieniem jest osiągnięcie właściwej struktury mechanizacji, to znaczy również wyrównanie dysproporcji pomiędzy mechanizacją prac ładunkowych i wyladunkowych. Ma to dość duże znaczenie zwłaszcza dla niektórych przemysłów. Według przybliżonych danych największe dysproporcje pomiędzy stopniem mechanizacji prac naładunkowych i wyladunkowych występują na bocznicach. Co się tyczy przeładunku na torach PKP, to wskaźnik mechanizacji naładunku jest nieznacznie większy od wskaźnika mechanizacji wyladunku.

Na bocznicach natomiast występuje dość wysoki wskaźnik mechanizacji naładunku w takich resortach jak w górnictwie, energetyce, hutnictwie i niski wskaźnik mechanizacji prac wyladunkowych w tych gałęziach. W pozostałych gałęziach przemysłu wskaźnik mechanizacji jest wciąż zbyt niski, pomimo znacznej przewagi zmechanizowania prac naładunkowych nad mechanizacją wyladunku.

Obok koncentrowania uwagi na mechanizację przeładunków na większych zakładach pracy i większych stacjach, należy przy planowaniu mechanizacji prac

ładunkowych przywiązywać dużą wagę do rodzaju ładunku podlegającego mechanizacji. W pierwszym rzędzie mechanizacji należy objąć artykuły masowe. Towarom o znacznym ciężarze, które są przewożone w pojedynczych sztukach, należy dać pierwszeństwo w stosunku do ładunków lżejszych. To samo dotyczy ładunków przewożonych luzem w stosunku do towarów lżejszych przewożonych w opakowaniu. Prawdopodobnie zaplanowanie mechanizacji na konkretnym zakładzie pracy wymaga przemyslenia. Decyzje co do najlepszego sposobu mechanizacji przeładunków powinny opierać się na wszechstronnym opracowaniu i zbadaniu takich zagadnień jak:

- 1) oparcia planu mechanizacji przeładunku na procesie technologicznym pracy boczniczy i stacji.
- 2) odpowiednim doborze maszyn przeładunkowych,
- 3) synchronizacji pracy urządzeń przeładunkowych ze środkami transportu zewnętrznego i wewnętrznego,
- 4) zapewnienie urządzeniom przeładunkowym warunków wykorzystania ich najwyższej wydajności w drodze przygotowania odpowiedniej obsługi i zaplecza technicznego oraz używania maszyn do celów, do których zostały skonstruowane.

Obliczanie kosztu mechanizacji prac ładunkowych należy rozpatrywać, przy założeniu że do przeładunku tych samych materiałów można stosować różne rodzaje maszyn i urządzeń. Na przykład artykuły w stanie sypkim można przeładowywać przy użyciu przenośników taśmowych przewoźnych lub członowych, żurawi, koparek chwytakowych, szufl mechanicznych, wywrotnic itd. Przy przeładunku artykułów przestrzennych w sztukach można stosować również przenośniki, żurawie itd.

Dlatego bardzo często zachodzi konieczność obliczenia kosztów mechanizacji w kilku wariantach, w których należy uwzględnić następujące czynniki:

- a) nakłady inwestycyjne związane z mechanizacją robót przeładunkowych,
- b) wydajność pracy;
- c) koszty wykonania prac naładunkowych i wyładunkowych oraz transportowych;
- d) okres eksploatacji urządzeń pomocniczych jak estakady, pomosty itp.

Nakłady inwestycyjne powinny być badane pod kątem efektywności danych środków mechanizacji.

Podstawowym wskaźnikiem, charakteryzującym koszty poniesione w związku z wyposażeniem miejsca przeładunkowego, są koszty inwestycyjne przypadające na 1 tonę ładunku.

Wzór na obliczenie tych kosztów przedstawia się następująco:

$$K_i = \frac{\sum K}{G} \text{ zł/t}$$

gdzie: K_i = koszty inwestycyjne na 1 tonę ładunku, K = suma kosztów związanych z wyposażeniem miejsc ładunkowych w maszyny i urządzenia pomocnicze, G = ogólna wielkość przeładunków w tonach.

Na przykład zakładamy zakup 2 żurawi kolejowych a 300 tys. zł., co stanowi kwotę 600 tys. zł., ułożenie dodatkowego toru — koszt 200 tys. zł. Razem = 800 tys. zł.

Obrót na bocznicę wynosi rocznie: naładunek 16.000 t., wyładunek 16.000 t. Razem 32.000 t.

Koszty inwestycyjne na 1 tonę ładunku wynoszą:

$$K_i = \frac{800.000}{32.000} = 25 \text{ zł./t.}$$

Przy założeniu, że zamiast dwóch żurawi zainstalowany zostanie 1 żuraw samochodowy oraz szufla mechaniczna do wyładunku koszty inwestycyjne na 1 tonę ładunku wynoszą:

Koszt 1 żurawia samochodowego — 300 tys. zł., Koszt szufl mechanicznej — 20 tys. zł., Koszt toru dodatkowego — Razem 320 tys. zł.

Koszty inwestycyjne na 1 tonę ładunku będą niższe i wyniosą:

$$K_i = \frac{320.000}{32.000} = 10 \text{ zł./t.}$$

Dla obliczenia kosztu własnego przeładunku 1 tony materiałów przy użyciu maszyn możemy posługiwać się następującym wzorem:

$$W = \frac{W_e}{G} = \text{zł}$$

gdzie: W_e = koszty związane z eksploatacją maszyn i urządzeń. G = ogólna ilość przeładunków w tonach.

Wydajność pracy oraz pozostałe elementy wskazujące na ekonomiczność wprowadzenia mechanizacji można również obliczyć. Główny cel obliczeń polega na ustaleniu najkorzystniejszego wariantu mechanizacji robót ładunkowych. Poza zagadnieniami mechanizacji prac ładunkowych w zakładach przemysłowych i na stacjach kolejowych występują inne problemy, związane z przeładunkiem towarów z torów kolei normalnotorowej na wąskotorowe i odwrotnie.

W najbliższym czasie należałoby rozwiązać sprawę przewozu wagonów normalnych po torze wąskim przy pomocy odpowiednio skonstruowanych wózków wąskotorowych z ramą, na której umocowany jest wagon normalnotorowy. Zagraniczne koleje stosują z powodzeniem ten sposób przewozu, unikając przeładunku na punktach stycznych kolei normalnotorowej z koleją wąskotorową. Dla dokonania załadunku potrzebna jest rampa czołowa tak, że szyny znajdujące się na ramie wózka wąskotorowego stanowią przedłużenie toru normalnego. Wagon normalny jest zepchnięty na wózek przy pomocy parowozu. Czas zepchnięcia kilku wagonów trwa około 20 minut przy zatrudnieniu 3 ludzi. Taki sam czas — mniej więcej — potrzebny jest na zabranie wagonu z wózka.

Podobnie zagadnienie wygląda z wprowadzeniem na szerszą skalę wózków drogowych do przewozu wagonów po drodze w mieście. Mniejsze zakłady, magazyny, miejsca budowy i inne punkty zamiast budować bocznice kolejowe lub zatrudniać wiele pojazdów i ludzi do załadunku lub rozładunku wagonów, a następnie dokonywać prac przeładunkowych, ze środków transportowych dowozowych mogą zastąpić omawiane wózki. Podwozie takiego wózka zaopatrzone jest w 16 kół. Każdy rozstaw kół jest w ten sposób sterowany, że wózek pokonuje najmniejsze uliczne zakręty. Wysokość wózka wynosi około 40—50 cm. Na wózku znajduje się tor, na który wtacza się wagon przy pomocy ciągnika, który jednocześnie służy jako siła pociągowa. Wtaczanie odbywa się w ten sposób, że do rampy czołowej przystawia się wózek, którego szyny stanowią przedłużenie toru.

W przypadku gdy wagon nie może być natychmiast rozładowany, stosowane są rampy przewoźne, na które spycha się wagon z wózka drogowego. Rampa taka składa się z ramy, na której znajdują się szyny stanowiące tor kolejowy. Rampa posiada koła, które w razie potrzeby użycia rampy można schować. Wtedy rampa leży na ziemi, a jej wysokość równa się wysokości wózka, co umożliwia stoczenie wagonu z wózka na rampę. Pozostawiając wagon na rampie, ciągnik i wózek może pracować dalej, przewozić wagony do innego klienta. Szybkość jazdy takiego wózka z załadowanym wagonem dochodzi do 20 km/godz.

O ile zagadnienia te zostaną odpowiednio opracowane i zostanie zabezpieczona produkcja wózków, można będzie wyzволnić dalsze nowe rezerwy rąk robotniczych do innej pracy produkcyjnej. Wzmoczenie tempa mechanizacji prac ciężkich i pracochłonnych należy do naczelných zadań, jakie powinniśmy zrealizować w najbliższym czasie.

W nowym Planie 5-letnim należy założyć i zapewnić kolei lepszy start w dziedzinie mechanizacji, niż zrobiono to w Planie 6-letnim. W związku z tym przemysł powinien opanować i rozwinąć produkcję dźwigów samojedźnych o większym udźwigu. Należałoby zapewnić produkcję żurawi chwytakowych, przenośników pneumatycznych. Asortyment maszyn do mechanizacji transportu powinien być wydawnie powiększony.

W dziedzinie planowania postępu technicznego i mechanizacji prac ładunkowych należałoby wykorzystać doświadczenia z prac nad tymi zagadnieniami w latach ubiegłych. Wydaje się słuszne i celowe zobowią-

zanie kolei do opracowania bardziej doskonałej formy bilansu mechanizacji masy ładunkowej. Należałoby się zastanowić nad wprowadzeniem do planu transportu w Narodowym Planie Gospodarczym na przyszły rok zadań dla poszczególnych resortów w zakresie mechanizacji procesów przeładunkowych w transporcie zew-

nętrnym oraz wskaźnika mechanizacji. W ten sposób przekrój adresowy planu mechanizacji robót przeładunkowych w transporcie kolejowym stałby się dyrektywą dla nadawców i zabezpieczałby w większym stopniu wykonanie zadania na odcinku skrócenia czasu postoju wagonów i przyspieszenia ich obrotu.

J. PORADOWSKI (Szczecin)

O planowaniu przewozów w zakresie transportu samochodowego

Uchwały II Zjazdu PZPR realizowane od przeszło roku przez całą gospodarkę narodową zmierzają do wydatnego podniesienia dobrobytu materialnego i poziomu kulturalnego ludzi pracy w Polsce. Cel ten osiąga się przez szybsze niż dotychczas tempo rozwoju produkcji rolnej i przemysłu lekkiego, przez rozwój obrotu towarowego przy jednoczesnym utrzymaniu rozwoju produkcji „podstawy podstaw” naszej gospodarki — przemysłu ciężkiego. Zmieniają się, a raczej doskonałą proporcje między różnymi działami gospodarki narodowej.

1. Zmiany proporcji w gospodarce narodowej, a metoda planowania zadań przewozowych.

Wraz z tymi zmianami we wszystkich działach gospodarki narodowej zmieniają się i potrzeby przewozowe, tzn., że coraz większą rolę w miarę wzrostu produkcji, odgrywają przewozy związane z tymi działami gospodarki, których tempo rozwoju jest szybsze niż poprzednio, a więc przewozy związane z rolnictwem, z przemysłem lekkim, z budownictwem mieszkaniowym, obrotem towarowym. Wiele z przewozów dla tych działów gospodarki narodowej ma charakter specyficzny — drobnicowo - rozwozkowy.

Tak rozumiane zmiany w strukturze przewozów, powstające w wyniku polityki gospodarczej Państwa po II Zjeździe Partii, zaznaczają się specjalnie wydatnie w przewozach samochodowych w ogóle, a w transporcie publicznym w szczególności. Wynika to z regionalnego charakteru transportu samochodowego (regionalne znaczenie mają przede wszystkim działy produkcji konsumpcyjnej) i z faktu, iż w transporcie samochodowym, jak w żadnym innym dziale transportu, podział na transport publiczny i resortowy ma olbrzymie znaczenie.

Te z ładunków, które dotychczas niepotrzebnie przewoził transport samochodowy (np. na dalekie odległości) znikają z samochodów szybciej niż dotychczas i przechodzą na inne rodzaje transportu (np. na kolej). Te przewozy, które są nieracjonalne na kolei (np. międzywęzłowe, podmiejskie) przejmuje transport samochodowy. W podziale zadań między samochodowym transportem publicznym i resortowym także postulowane są słuszne zmiany (np. przejście rozwoju drobnicy ze stacji kolejowych przez transport publiczny).

Wraz ze zmianą proporcji w całej gospodarce zmieniają się i proporcje pomiędzy poszczególnymi rodzajami (asortymentami) usług przewozowych samochodowego transportu publicznego. Coraz większą rolę odgrywają przewozy drobnicowe i rozwozkowe, coraz mniejszą dalekobieżne. Ma na to swój wpływ także i wypieranie oraz ograniczanie resztek elementów kapitalistycznych w transporcie samochodowym.

Zmiany te mają duży wpływ na przydatność dotychczasowych metod planowania zadań przewozowych w publicznym transporcie samochodowym.

Praktykowana jeszcze w roku 1954 przez PKS metoda ustalania zadań przewozowych wg zdolności przewozowej taboru, a ściślej mówiąc wg bezwzględnego wzrostu wydajności taboru w ogóle, nie uwzględnia zmian w strukturze przewozów, co więcej jest oderwana od potrzeb przewozowych, a nawet czasami przeciwdziała słusznej tendencji prawidłowego ich zaspokajania przez publiczny transport samochodowy.

Jest rzeczą oczywistą, że inaczej będzie kształtować się wydajność taboru w przewozach rozwozkowych niż całopojazdowych — inaczej w przewozach na krótkie odległości niż na długie. Im więcej jest przewozów rozwozkowych i na krótkie odległości, a im mniej całopojazdowych i na duże odległości, i jeżeli takich zmian w strukturze przewozów wymagają uzasadnione potrzeby tych działów gospodarki, które publiczny transport samochodowy obsługuje, to wydajność całego parku taborowego może nie tylko nie wzrastać, ale nawet w pewnych wypadkach maleć.

Ustalanie zadań dla publicznego transportu samochodowego wg wzrostu wydajności taboru w ogóle może popychać i rzeczywiście popycha niektóre przedsiębiorstwa samochodowe do przewozów sprzecznych ze zmianami proporcji w gospodarce narodowej (zbyt dalekie, jedynie całopojazdowe itp.).

Aby sprostać zmianom w gospodarce narodowej transport samochodowy musi przejść na odpowiedniejszą metodę planowania zadań w zakresie przewozu ładunków, na tę metodę, którą wskazało słusznie (w zaczątkowej co prawda formie) Zarządzenie Nr 295, tj. na metodę planowania zadań według potrzeb przewozowych. Nie zdolność przewozowa ma określać potrzeby, a sklasyfikowane i hierarchicznie uporządkowane potrzeby mają określać zdolność przewozową. Nie wzrost wydajności taboru ma być podstawą ustalania zdolności przewozowej, a wzrost wydajności taboru w każdym z asortymentów usług przewozowych (ustalonych wg potrzeb), z czego dopiero może wyniknąć prawidłowo określona wydajność taboru ogółem w danym przedsiębiorstwie, na danym terenie, dla określonej struktury przewozów.

2. Obniżka kosztów własnych a metoda planowania przewozów.

Wydatne podniesienie dobrobytu materialnego i poziomu kulturalnego ludzi pracy w Polsce uzależnione jest od obniżki kosztów wytwarzania, a tym samym zwiększenia akumulacji w całej gospodarce narodowej, w każdym dziale i w każdym przedsiębiorstwie.

Rola transportu w zwiększeniu akumulacji w gospodarce narodowej to nie tylko obniżka kosztów własnych na jednostkę usługi w przedsiębiorstwie transportowym — to także i przede wszystkim świadczenie przez transport takich usług, których koszty własne są społecznie najniższe.

Ważną, bardzo ważną jest obniżka kosztu własnego jednostki usługi wewnątrz każdego przedsiębiorstwa transportowego — od niej bowiem w dużej mierze zależy obniżenie udziału transportu w kosztach wytwarzania każdego produktu, który dla transportu jest ładunkiem. Ale jeszcze ważniejsze dla obniżenia poprzez transport kosztów w całej gospodarce narodowej jest racjonalne rozdzielenie zadań przewozowych między poszczególne gałęzie, przedsiębiorstwa i komórki transportowe — tutaj bowiem nasza gospodarka posiada najpoważniejsze rezerwy.

Kolej i żegluga reprezentują najniższe koszty przewozu ładunków masowych na dłuższych odległościach. Transport samochodowy jest społecznie tańszy na odległościach krótszych. Publiczny transport samochodowy jest niewątpliwie tańszy od resortowego w

przewozach typu uniwersalnego i tych przewozach specjalnych, które odznaczają się sezonowością.

Właściwie rozdzielić zadania przewozowe to znaczy, najmniejszym społecznie kosztem, dokonać przewozu wszystkich ładunków w gospodarce narodowej, przy czym dla określenia społecznie najniższych kosztów przewozu należy brać nie tyle ceny taryfowe płacone przez usługobiorców, a raczej koszty własne przewoźnika.

Metoda planowania zadań przewozowych, która nie daje dostatecznych podstaw do prawidłowego z uwagi na koszty podziału usług, świadczonych przez różne rodzaje transportu, różne przedsiębiorstwa i komórki tego samego rodzaju transportu, względnie która w ogóle nie bierze pod uwagę tych podstaw — nie zapewnia obniżki kosztów własnych na drodze korzystania z najtańszych społecznie usług transportowych. Taką niedoskonałą metodą jest metoda stosowana jeszcze w praktyce 1954 r., przy ustalaniu zadań przewozowych dla przedsiębiorstw i komórek transportu samochodowego, (tak przynajmniej widzi się ją na szczeblu transportowego przedsiębiorstwa wojewódzkiego).

Co więcej ta dotychczas stosowana metoda i idący za nią system premiowania pracowników PKS-u nie zawsze stwarza warunki do prawidłowej obniżki kosztu własnego usługi przewozowej. Np. „obniżka kosztów własnych” w zakresie obsługi technicznej i napraw średnich przez niewykonywanie rzeczowego programu obsługi i napraw była bezpośrednio spowodowana naciskiem działów eksploatacji, które zabierają pojazdy pionowi technicznemu nie zważając na ich stan techniczny. Pośrednią i główną przyczyną takiego stanu rzeczy była dotychczas stosowana w praktyce metoda planowania zadań przewozowych, która wymaga wzrostu wydajności taboru bez względu na potrzeby przewozowe i za którą idąc system premiowania wynagradza pracowników i pionu eksploatacji i pionu technicznego za wzrost wydajności w ogóle, a nie za prawidłowe i coraz doskonalsze zaspokajanie potrzeb przewozowych.

Konieczne jest wprowadzenie w życie nowej metody planowania przewozu ładunków — takiej, która wykorzystywałaby te wszystkie korzystne warunki jakie stwarza pełna realizacja Zarządzenia Nr 295 (prawidłowy rozdział zadań między transport kolejowy, wodny, drogowy, a wewnątrz drogowego pomiędzy publiczny

i resontowy, pomiędzy samochodowy i konny), i która poszłaby nawet dalej analizując potoki przewozowe przed ich rozdzieleniem na poszczególne rodzaje transportu oraz przedsiębiorstwa i komórki transportowe.

3. Wnioski z analizy działalności gospodarczej przedsiębiorstwa publicznego transportu samochodowego.

Uwagi te powstały na tle wykonywania Uchwały Prezydium Rządu Nr 651 w sprawie analizy ekonomicznej w przedsiębiorstwach gospodarczych.

Analiza ekonomiczna winna zgodnie z Uchwałą nie tylko wskazywać przyczyny zaburzeń i niedomagań w pracy przedsiębiorstwa, ale i dać opracowanie programu usunięcia tych zaburzeń i niedomagań. Co więcej w wykrywaniu przyczyn niedomagań należy sklasyfikować te przyczyny, podzielić je na ważne i mniej ważne i wśród wielu czynników oddziałujących na dane zjawisko znaleźć główne ogniwo — główną przyczynę zła, której usunięcie ułatwi usunięcie i innych, ubocznych ujemnych stron zjawiska.

Analiza przewozu ładunków w Okręgu Gdańskim PKS — i zaburzeń w zakresie wykonywania zadań eksploatacyjnych w niektórych Ekspozyturach oraz analiza wykonania zadań obniżki kosztów własnych doprowadziły pracowników planowania do takiego wniosku;

Główną przyczyną niedomagań, które jeszcze istnieją w przewozie ładunków przez transport samochodowy jest przestarzała i coraz mniej przydatna, jako narzędzie planowania zadań przewozowych, metoda ustalania tych zadań tylko wg zdolności przewozowej, wynikającej z założonego wzrostu wydajności taboru ogółem, bez uwzględnienia struktury potrzeb przewozowych.

Przejdzie od tej przestarzałej metody do metody planowania wg potrzeb przewozowych tzn do pełnej realizacji Zarządzenia Nr 295 i tym samym oparcia zadań przewozowych o wynikającą ze struktury potrzeb zdolności przewozową, a więc i o wzrost wydajności taboru nie „ogółem”, ale w poszczególnych asortymentach — jest rzeczą konieczną.

Im szybciej przejdziemy od dawnej metody do nowej tym lepiej i skuteczniej wykonamy Uchwały II Zjazdu Partii.

E. LISSOWSKA (Warszawa)

Badanie wydajności pracy ciężarowego taboru samochodowego

Szeroko stosowanym w transporcie samochodowym, syntetycznym wskaźnikiem wydajności taboru jest liczba tonokilometrów lub osobokilometrów (P) przypadająca na jednostkę taborową lub jednostkę ładowności w określonej jednostce czasu.

W ten sposób określa się wydajność taboru:

$$\text{w stosunku do 1 wozodnia inwentarzowego} = \frac{P}{D_i}$$

$$\text{w stosunku do 1 wozogodziny pracy} = \frac{P}{D_e \times T_d}$$

$$\text{w stosunku do 1 wozotonodnia inwentarzowego}$$

$$= \frac{P}{D_i \times g}$$

$$\text{w stosunku do wozotonogodziny pracy} = \frac{P}{D_e \times T_d \times g}$$

D_i — wozodni inwentarzowych;

T_d — długość dnia pracy;

D_e — wozodni w eksploatacji;

g — ładowność jednostki taborowej;

— albo wręcz określa się wydajność okresową uzyskiwaną z każdej posiadanej jednostki taborowej =

P

N jedn. tabor.

Wskazane wyżej wskaźniki nie są jednak podstawą do wykonania pełnej, prawidłowej oceny wydajności taboru, ponieważ nie uwzględniają tych czynników, które wpływają na wielkość pracy przewozowej nie zmieniając równocześnie wydajności mierzonej w innych jednostkach naturalnych np. przewozu (liczby ton).

Przyjmując, że tonokilometry i osobokilometry wyrażają nakład pracy żywej i uprzedmiotowionej, zużytej do wykonania konkretnego przewozu, a więc przyjmując ilość pracy przewozowej jako miernik wydajności taboru musimy uwzględnić również czynniki, które na ilość pracy przewozowej wpłynęły. Posługiwanie się ilością pracy przewozowej w oderwaniu od tych czynników prowadzić może do błędnych wniosków. Rozpatrzmy następujący przykład:

Z dwóch przedsiębiorstw dysponujących taborom o jednakowej średniej ładowności, jedno osiągnęło 30,7,

a drugie 29,4 tonokilometrów na wozogodzinę pracy. Porównanie tych dwóch wskaźników nasuwa stwierdzenie, że pierwsze przedsiębiorstwo pracuje lepiej, gdyż wykazuje wyższą wydajność taboru. W rzeczywistości jednak wydajność określoną powyższymi wskaźnikami przedsiębiorstwa uzyskują przy różnych warunkach i jakości pracy, a mianowicie:

	Przedsiębior. I	Przedsiębior. II
Vt — km/godz — szybkość techniczna	21	22
B — współczynnik wykorzystania przebiegu	0,58	0,60
E — współczynnik wykorzystania ładowności	0,90	0,90
Tnw/1 jazdę godz. — długość postoju	0,70	0,60
L — km — odcinek pracy	20	13
q — ton — ładowność jednostki taborowej	4	4
WPl — tkm na wozogodz. pracy	30,7	29,4

Jak z powyższego wynika poprzednia pozytywna ocena przedsiębiorstwa I oparta na syntetycznym wskaźniku wydajności byłaby błędna, ponieważ przedsiębiorstwo to osiągnęło wyższą wydajność jedynie na skutek większej odległości przewozu, przyczem niektóre wskaźniki (Vt, B, Tnw) są gorsze od wykonanych w przedsiębiorstwie II, a pozostałe kształtują się na tej samej wysokości.

Jeżeli przyjmiemy w większości przypadków słuszne założenie, że odległość przewozu jest niezależna od przedsiębiorstwa, a wynika z potrzeb przewozowych, to wówczas należy uznać wyniki przedsiębiorstwa II za lepsze.

Przykład powyższy wskazuje na niemożliwość wyciągania prawidłowych wniosków wyłącznie na podstawie wskaźników wydajności taboru. Wskaźnik wydajności taboru nie uwzględnia również stopnia wykorzystania czasu posiadania taboru, wskutek czego może się zdarzyć, że przedsiębiorstwo wykazujące wyższą wydajność na wozogodzinę pracy, mając niskie wykorzystanie taboru czy dobowego czasu pracy, wykona w badanym okresie mniejszą pracę niż przedsiębiorstwo o niższej wydajności godzinowej. Wykazuje to następujący przykład, w którym założymy, że dwa porównywane przedsiębiorstwa wykazały następującą wydajność i wysokość wskaźników:

	Przedsiębior. I	Przedsiębior. II
Wydajność na wozogodzinę pracy	25 ton/km	26,5 t km
Wskaźnik wykorzystania taboru	0,69	0,63
Dobowy czas pracy	11 5 g	12 g.

przy jednakowej liczbie i ładowności taboru.

Z danych powyższych wynika, że:

1) wydajność przedsiębiorstwa II jest o 5% wyższa od wydajności przedsiębiorstwa I,

2) przedsiębiorstwo II w każdym dniu kalendarzowym ma średnio o 6% wozodni pracy mniej niż przedsiębiorstwo I,

3) w przedsiębiorstwie II wozodzień pracy jest średnio o 2% krótszy niż w przedsiębiorstwie I,

czyli: przedsiębiorstwo II miało 94% wozodni pracy przedsiębiorstwa I, uzyskało 98% długości wozodnia pracy I, uzyskało 105% wydajności pracy przeds. I.

Ponieważ pracę wykonaną przez tabor przedsiębiorstwa w ciągu 1 dnia można obliczyć z iloczynu średnio dziennej liczby wozodni pracy i wydajności z 1 wozodnia, przeto w wyniku porównania procentowego wykonania przedsiębiorstwa II do I otrzymamy:

$$94 \times 98 \times 105 = 96,7\%$$

Co wskazuje, że dzienna praca przewozowa przedsiębiorstwa II, mimo wyższej wydajności godzinowej jest o 3,3% niższa od uzyskanej przez przedsiębiorstwo I.

Rozpatrzenie podanych przykładów wskazuje na konieczność analizowania wydajności taboru w oparciu o wskaźniki podstawowe, którymi są:

- 1) stan posiadania taboru w wozodniach (Di),
 - 2) wskaźnik wykorzystania taboru (A),
 - 3) średni dobowy czas pracy (Td),
 - 4) średnia ładowność jednostki taborowej (q),
 - 5) szybkość techniczna (Vt),
 - 6) średni czas na i wylądunku przypadający na 1 jazdę (Tnwj),
 - 7) wskaźnik wykorzystania przebiegu (B),
 - 8) wskaźnik wykorzystania ładowności (E).
- Podane wyżej wskaźniki ze względu na ich charakter można podzielić na dwie zasadnicze grupy:

1) grupę wskaźników określających bazę produkcyjną i wykorzystanie czasu posiadania, do których zaliczyć należy: Di, A, Td oraz q;

2) grupę wskaźników określających wydajność osiąganą w godzinie efektywnej pracy, obejmującą pozostałe wskaźniki.

Przyjmując, że ilość taboru i jego ładowność jest niezależna od pracy przedsiębiorstwa — należałoby z grupy wskaźników określających bazę rozpatrywać tylko wykorzystanie taboru i dobowy czas pracy.

Przykładowo przyjęte wyniki badanego przedsiębiorstwa za dwa porównywane okresy wyniosły:

	M-c lipiec	M-c wrzesień
Grupa 1		
A —	0,710	0,712
Td — godz.	11	11,5
Grupa 2		
Vt — km/godz.	23,0	22,0
Tnw — godz.	0,70	0,75
B —	0,63	0,62
E —	0,90	0,92

Z porównań tych wskaźników wynika, że w miesiącu wrześniu w stosunku do m-ca lipca:

- 1) wzrósł wskaźnik wykorzystania taboru o 0,3%,
- 2) wzrósł średni dobowy czas pracy o 4,5%,
- 3) zmalała szybkość techniczna o 4,3%,
- 4) wzrósł (pogorszył się) czas na i wylądunku o 7,1%,
- 5) obniżyło się wykorzystanie przebiegu o 1,6%,
- 6) zwiększyło się wykorzystanie ładowności o 2,2%.

Tak więc otrzymano szereg wielkości określających różnice tak ujemne jak i dodatnie, na podstawie których trudno jest ustalić czy ogólne wykonanie w miesiącu badanym było lepsze czy gorsze niż w porównywanym.

Dla osiągnięcia tego celu niezbędne jest ustalenie jednej wielkości — wynikowej różnicy w poszczególnych wskaźnikach. Wielkość tę można obliczyć w oparciu o wzór na pracę przewozową:

$$P = Di \times A \times Td \times F \times Vt \times B \times q \times E$$

Wzór ten zawiera wszystkie badane wskaźniki z wyjątkiem czasu na i wylądunku, który w łącznej sumie czasu postojów zawiera się we wskaźniku wykorzystania dnia pracy F.

Wskaźnik ten można obliczyć wg wzoru:

$$F = 1 - \frac{T_{nw} \times Z_{jl}}{T_p}$$

gdzie:

- F — wskaźnik wykorzystania dnia pracy,
 T_{nw} — czas na i wyładunku na 1 jazdę ładowną (godz.),
 Z_{jl} — liczba jazd ładownych,
 T_p — czas pracy (godz.).

Dla ustalenia wpływu różnic w czasie na i wyładunku na wielkość pracy przewozowej należy zatem wpierw ustalić wpływ tych różnic na wykorzystanie dnia pracy.

Powracając do podanego przykładu — ustalono, że wskaźnik wykorzystania czasu pracy w okresie porównawczym wynosił 0,52, stąd obliczając wg podanego wzoru:

$$\frac{T_{nw} \times Z_{jl}}{T_p} = 1 - 0,52 = 0,48$$

W okresie badanym czas na i wyładunku wzrósł o 7,1%, a więc dla miesiąca września wyniesie:

$$0,48 \times 107,1\% = 0,51$$

Wobec czego wskaźnik wykorzystania czasu pracy na skutek różnic w czasie na i wyładunku (pomijając wszelkie inne przyczyny) wyniesie dla m-ca września $1 - 0,51 = 0,49$, czyli zmniejszył się w porównaniu do m-ca lipca o 5,8%.

Ustalenie procentowej zmiany wskaźnika wykorzystania czasu pracy spowodowanej zmianą czasu na i wyładunku pozwoli na określenie wpływu tej zmiany na wielkość pracy.

Ponieważ w podanym wzorze na pracę przewozową badane wskaźniki występują jako równorzędne czynniki, stąd zwiększenie jednego z nich o pewien procent podwyższa o ten sam procent ogólny wynik.

Wobec tego można obliczyć również łączny wpływ zmian wskaźników określających wydajność pracy, mnożąc procentowy stosunek wskaźników w okresie badanym do osiągniętych w okresie porównawczym:

$$\%A \times \%T_d \times \%F \times \%V_t \times \%B \times \%E = \text{procentowy wskaźnik łączny.}$$

Dla uzgodnienia wyników należy stosować albo dokładność do kilku miejsc po przecinku, albo zaokrąglania. Dla podanego przykładu zaokrąglony procentowy wskaźnik łączny wyniesie:

$$100,0 \times 105,0 \times 94,0 \times 95,0 \times 98,0 \times 102,0 = 95,0$$

— co oznacza, że wskutek zmian w wysokości wskaźników określających wydajność pracy taboru — praca przewozowa wykonana w miesiącu wrześniu osiągnęła tylko 95,3% wykonanej w miesiącu lipcu. Ten sam wynik można otrzymać sumując różnice w poszczególnych wskaźnikach, wyrażone w procentach w stosunku do okresu porównawczego:

$$(+0,0) + (-5,0) + (+6,0) + (+4,0) + (+2,0) + (-2) = 5,0$$

— co oznacza, że zmiany wielkości wskaźników spowodowały obniżenie wydajności osiągniętej w m-cu badanym o 4,7% w stosunku do uzyskanej w okresie porównawczym.

Stosując którykolwiek z podanych sposobów można również ustalić wpływ grup wskaźników na ogólną wydajność.

W danym przykładzie wpływ ten będzie się wyrażał:

1) dla wskaźników charakteryzujących bazę produkcyjną:

$$\%A \times \%T_d = 100,0 \times 105,0 = 105,0$$

— co świadczy o lepszym niż w okresie porównawczym wykorzystaniu czasu posiadania,

2) dla wskaźników określających wydajność taboru pracującego:

$$\%F \times \%V_t \times \%B \times \%E = 94,0 \times 96,0 \times 98,0 \times 102,0 = 97,0$$

— co świadczy o gorszym niż w okresie porównawczym wykorzystaniu efektywnego czasu pracy.

JAN JANOWICZ (Gdańsk)

Rytm pracy portu a zdolność odbiorcza zaplecza

W pracy portów można wyodrębnić dwie charakterem czynności: a) obsługę statku, b) obsługę towaru. W gospodarce kapitalistycznej porty kładą największy nacisk na obsługę statku, bo przez tanią i szybką odprawę czynią port „atrakcyjniejszym”, więc „konkurencyjnym”. Towar, reprezentowany przez tysiące przeważnie małych odbiorców, musi dostosować się do narzuconego stanu rzeczy.

U nas także współpraca portów z żeglugą jest znacznie ściślejsza, niż z klientem reprezentującym towar, przy czym nie bez wpływu na taki stan rzeczy jest przynależność żeglugi i portu do jednego resortu. Trzeba jednakże stwierdzić, że te pozornie jednostronne tendencje doskonalenia obsługi statku, szczególnie przyspieszenia jego odprawy, mają głębsze, ekonomiczne uzasadnienie.

Najbardziej decydującym elementem jest fakt, że nowoczesny statek jest bardzo drogi, bez porównania droższy, niż wyposażenie portu. Różnica ta specjalnie uwypukla się, jeżeli porównać proporcje obecne z przedwojennymi.

Jeżeli chodzi o statki to: a) przeciętny tonaż statków zawijających do naszych portów wzrósł o około 100%, b) przeciętny wiek statków jest natomiast o 30—50% mniejszy, c) przeciętna szybkość większa o około 50%, co podraża koszt budowy statku o około 125%, d) prawie wszystkie statki są wyposażone w nowoczesne urządzenia radiowe, radarowe itp., e) mają lepszy osprzęt, lepsze pomieszczenia dla liczniejszych obecnie załóg itd. Krótko mówiąc, są to statki o kilkaset pro-

cent droższe od tych, które zawijały do naszych portów przed wojną. Konsekwentnie też są wyższe koszty postoju statku w porcie i dlatego jest uzasadniona dążność do zmniejszenia jego kosztów eksploatacyjnych poprzez szybką odprawę.

W analizie porównawczej kosztów występuje wyraźnie niewspółmierność nakładów na statek z jednej, a na urządzenia portowe z drugiej strony. Jeżeli dla przykładu przyjmimy roczny plan importu 1.200.000 ton rud, transport zaś tej rudy statkami o nośności 5.000 ton, to do przewozów tej masy potrzeba 240 rejsów. Jeżeli przyspieszymy wyładunek każdego statku o 1,5 doby, to zyskamy 360 statkodni, co oznacza zaoszczędzenie rocznej pracy jednego statku o 5.000 dwt. Na budowę takiego statku potrzeba przeszło 2.000 ton stali. Z drugiej strony natomiast: jeżeli wyładowywano taki statek dźwigiem 7-tonowym w przeciągu 3 dni, to przy zastosowaniu dwóch dźwigów zaoszczędzimy 1,5 doby dla każdego statku. Ciężar takiego dźwigu wraz z portalem (mostem) nie przekroczy 200 ton stali. Jeżeli przyjmujemy, że koszt tony konstrukcji z wyposażeniem dźwigu jest nawet 2,5 razy wyższy oraz, że zużycie dźwigu następuje dwa razy szybciej niż statku, to i tak amortyzacja statku będzie przeszło 2 razy droższa niż dźwigu. Jeżeli następnie porównamy koszty eksploatacji statku, to są one dla statku kilkakrotnie wyższe niż odpowiednie koszty dźwigu.

Jeszcze poważniejsze efekty gospodarcze można uzyskać jeżeli zamiast podwajania liczby dźwigów 7-tonowych zastosujemy tę samą liczbę dźwigów 15-tono-

wych. Jako na dalszy efekt szybkiego wyładunku statku należy wskazać na skrócenie użytecznej długości nabrzeży, a więc na zmniejszenie kosztów inwestycji i nakładów eksploatacyjnych.

Pomimo jednak tak pozornie efektownych wyników, głębsza analiza wskazuje, że podana wyżej kalkulacja obarczona jest poważnym błędem. W gospodarce planowej nie można bowiem rozpatrywać zagadnienia przeładunków w portach jedynie na tle analizy procesu wyładunku statku. Analizą należy objąć wszystkie kolejne etapy nieprzerwanego cyklu transportowego od wyładowania towaru ze statku aż do przekazania go ostatecznemu odbiorcy. Założenie takie jest konsekwencją dbałości o możliwie pełną równowagę procesu technologicznego u każdego z uczestników transportu oraz o rytmiczną współpracę transportu z odpowiednią gałęzią produkcji.

Nowy przyspieszony rytm pracy portu pociąga za sobą konieczność przystosowania się do niego — rytmu pracy kolei, żeglugi rzecznej, odbiorcy itd.

Nowe inwestycje, mające na celu przyspieszenie przeładunków w porcie, powodują konieczność inwestycji u pozostałych uczestników cyklu transportowego tej masy towarowej. Z nakładami inwestycyjnymi muszą być zsynchronizowane nakłady inwestycyjne konieczne dla zabezpieczenia odpowiedniej obsługi towaru na zapleczu. Należy zbadać, czy korzyści, jakie osiągnie towar dzięki obniżeniu kosztów przewozu morzem (niższe frachty dzięki szybkiej odprawie statku) pokryją zwiększone odpisy amortyzacyjne wszystkich nowych urządzeń. Dopiero suma nakładów wszystkich inwestycji i suma korzyści, jakie dzięki nim uzyskają wszyscy uczestnicy transportu oraz zakład produkcyjny, dają pełny obraz rentowności całości.

Już jednak pobieżna analiza pozwala przypuścić, że większość inwestycji u odbiorców będzie nierentowna na skutek bardzo wielkiego współczynnika nierównomierności dopływu towaru, spowodowanego przesyłkami znacznych ilości towaru w dłuższych odstępach czasu.

Jeżeli np. zakład produkcyjny w dobrych warunkach otrzymywał co dnia n ton surowca, to na skutek d -krotnego przyspieszenia przeładunku w porcie będzie otrzymywał co d dni $D = d \cdot n$ ton. Dla sprawnego odbioru tych powiększonych ilości wydajności urządzeń przeładunkowych powinna być d razy większa, a więc w przybliżeniu d razy dłuższa. Przy czym urządzenia te będą przez $(d-1)$ dni nieczynne. Współczynnik

wykorzystania maszyn $k = \frac{1}{d}$ będzie tym mniejszy,

im silniej port uintensyfikuje przeładunek. Przy znacznym d już same odpisy amortyzacyjne zadecydują o nierentowności urządzenia u odbiorcy, a dochodzą do tego jeszcze inne straty wynikające z nierównomierności zatrudnienia. Taka sytuacja może powstać u wielu odbiorców, podczas gdy urządzenia portowe, przeładowujące różne towary, mogą być stale w pełni zatrudnione i wysoko rentowne.

Poza tym należy zauważyć, że odbiorca, do którego skierowane są przesyłki z portu, często nie jest ich ostatecznym konsumentem. Zakłady produkcyjne nie zawsze mają własne, dostatecznie chłonne składowiska surowców i przesyłki portowe przejmuje często centralny lub pomocniczy skład, więcej lub mniej odległy od właściwego miejsca zapotrzebowania. Transport ze składu do zakładu produkcyjnego wymaga powtórzenia niemal całego cyklu, choć w nieco innym układzie i na krótszą odległość: więc podstawienia wagonów przez kolej, naładowania towaru, zważenia, nadania, sformowania pociągu, przewozu itd. Wiemy co to znaczy i ile kosztuje.

Jak wskazuje więc ta pobieżna zresztą analiza między szybkościową obsługą statku a odpowiednią obsługą towaru zachodzi wyraźna kolizja. Należy zatem albo ustalić pewne priorytety, albo wypośredkować takie rozwiązanie, które by łagodziło ujemne skutki zbyt wielkiego współczynnika nierównomierności dopływu towaru z portów na składy odbiorców.

Rozwiązaniem takim, które, nie zmieniając rytmu pracy portu ze względu na poważne korzyści, jakie nam daje szybka odprawa statku, może zadość uczynić wymaganiom przemysłu mogłaby być następująca koncepcja organizacji transportu z portu:

1) port przejmuje wszystkie nadwyżki przypływu (w tym też i sezonowe) określonego towaru na własny skład;

2) port wysyła regularnie z dokładnością godzinową określone ilości, sortymenty i gatunki towaru do określonych odbiorców. Przesyłkę kompletuje o ile możliwości z bezpośredniego wyładunku ze statku do wagonów, a w razie braku ze składu;

3) kolej przewozi surowce wyznaczonymi, regularnymi trasami pociągów bezpośrednio do odbiorców; wstawia wagony na określoną godzinę do miejsca konsumpcji np. rudę pod zasobniki wielkich pieców hut;

4) właściwy, ostateczny odbiorca — konsument odbiera regularnie planowo ustaloną ilość towaru.

Przyjęcie tego systemu wymaga przerwania części nakładów z resortów przemysłu na resort żeglugi. Porty musiałyby zorganizować, względnie znacznie powiększyć składy portowe, wyposażyć je w urządzenia przeładunkowe, przystosowane tak do wyładunku ze statków, jak i do obsługi składu. Jednocześnie odpadłaby konieczność utrzymywania składów, co najmniej o tej samej powierzchni i co najmniej tak samo wyposażonych w głębi kraju. Suma kosztów inwestycji byłaby znacznie mniejsza, gdyż urządzenia przeładunkowe mogą być w porcie lepiej, bo bardziej wszechstronnie wykorzystane, niż na specjalnych składach branżowych. Dzięki stosunkowo małemu zwiększeniu nakładów w porcie osiągnięto by następujące korzyści:

1) odpada zbędne ogniwo w dystrybucji, jakimi są składy centralne i pomocnicze z kosztownym wyposażeniem i ze znaczną obsadą,

2) linie kolejowe z portów są równomiernie i regularnie zatrudniane,

3) kolej przewozi towar tylko raz bezpośrednio z portu do zakładu produkcyjnego; odpada przewóz do i ze składu branżowego,

4) zakład produkcyjny nie wymaga urządzenia składowiska, wyładowuje towar tylko raz bezpośrednio z wagonu do właściwego obiektu wytwórczego.

Rytm pracy portu „najwięcej, najszybciej” transformuje się w samą porcie na rytm produkcji „równomiernie, regularnie”. Cechą charakterystyczną transportu morskiego jest jego masowość w tym sensie, że ładunek statku pokrywa kilkudniowe, często kilkutygodniowe zapotrzebowanie odbiorcy. Cechą charakterystyczną pracy portu jest bardzo znaczny współczynnik nierównomierności, trudny do zupełnego opamiętania nawet w gospodarce planowej, szczególnie zaś trudny, gdy partnerami transakcji jest choćby tylko w pewnej części strona kapitalistyczna. Porty morskie są, bo muszą być, w pełni przygotowane do pokonania obu powyższych trudności. Zadanie — ogólnie biorąc — polega na możliwie największym złagodzeniu skutków tych wahań w stosunku do towaru, do klientów portu na zapleczu. Przy importowych towarach masowych port powinien być nie tylko szybkościową służą przepustową, lecz także potężnym zbiornikiem retencyjnym, chroniącym przewoźnika ładownego i odbiorcę krajowego przed skutkami nadmiernych szczytów dopływu towaru.

Czy wyżej przedstawiona koncepcja jest najkorzystniejsza, może wykazać tylko odpowiednia analiza ekonomiczna. W żadnym jednak wypadku nie mogą być inwestycje w portach planowane w oderwaniu od ich zaplecza. Należy pamiętać, że przeładunek, decydujący o rytmie pracy portu, jest tylko jednym z ogniw transportu, a transport w gospodarce planowej jedną ze składowych części nierozzerwalnego, ogólnopanstwowego procesu produkcji, zgodnie z teorią Manksa o jedności procesu produkcyjnego. Tylko kompleksowa analiza organizacji transportu od statku aż do konsumenta i oparte na niej kompleksowe plany wszystkich potrzebnych inwestycji prowadzą do rozwiązań optymalnych dla gospodarki narodowej.

TRANSPORTOWCY PISZĄ...

A. POTYRAŁA (Gdańsk)

Remont statków handlowych

W nr 12/1954 miesięcznika „Transport” umieszczona została praca M. Gąsiorowskiego i J. Boduszyńskiego pt. „Zagadnienie remontu statków handlowych”, która naświetlając bardzo interesująco całe zagadnienie, wyciąga — w mym zrozumieniu — niewłaściwe wnioski.

Autorzy, omawiając prace naszych stoczni remontowych, stwierdzają:

1) czas remontu: na odcinku remontów rocznych średni czas trwania remontu powiększył się o 11%, na odcinku zaś remontów czteroletnich o 6%;

2) koszt remontu: na odcinku remontów rocznych średni koszt remontu wzrósł o 80%, na odcinku remontów czteroletnich o 84%.

I następnie:

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

Wydawałoby się, że po takim stwierdzeniu autorzy próbują znaleźć środki zaradcze dla opanowania tych niepokojących objawów, tymczasem, po słusznej zresztą analizie niedomagań, stawiają wniosek: — „forsowanie remontu w stoczni krajowej może się okazać gospodarczo nieuzasadnione, a nawet szkodliwe.”. Wniosek tego rodzaju można, oczywiście, przyjąć ale jedynie jako propozycję doraźnego rozwiązania zaistniałych trudności i jako usprawiedliwienie tymczasowego skierowania pewnej ilości polskich statków do stoczni remontowych zagranicznych. Nie można natomiast uznać tego wniosku za prawidłowe postawienie zagadnienia, z punktu widzenia długoplanowych interesów gospodarki narodowej. Autorzy nie podają niestety konkretnych propozycji, jakby należało rozwiązać trudności na stocznich remontowych i to jest słabą stroną ich publikacji.

Sprawa jest zbyt poważna, aby można ją było pozostawić na uboczu zagadnień żeglugowych, streszczających się w ujęciu omawianej publikacji — do aspektu dewizowego. Jest oczywiście, że zagadnienia dewiz nie wolno niedoceniać, ale — w mym przekonaniu — na zagadnienie dewizowe należy popatrzeć nie tylko z punktu widzenia przejściowo niezainkasowanych frachtów i wydatków na utrzymanie statku, ale także pod kątem widzenia frachtów i wydatków w latach przyszłych, te zaś niewątpliwie zależeć będą w znacznej mierze od sprawności naszych stoczni remontowych, w latach nadchodzących.

Nie wchodząc w szczegóły, tym więcej, że nie mam do wglądu bliższych danych dotyczących kosztów i pracochłonności robót remontowych, chciałbym tutaj zastanowić się generalnie nad poruszonym zagadnieniem. Z wypowiedzi autorów wynika, że koszty i czas remontów w dwóch latach ostatnich zdecydowanie się zwiększyły, zaś liczby przez nich podane wskazują na to, że koszty rosną szybciej aniżeli czasy trwania remontów. Ten stan rzeczy możnaby próbować usprawiedliwiać faktem, że statki naszej floty handlowej w znacznej mierze są nie pierwszej młodości, lecz takim tłumaczeniu należy przeciwstawić stwierdzenie, że stocznie remontowe w okresie ubiegłych dwóch lat powinny uzyskać doświadczenie zarówno na odcinku procentów technologicznych, jak usprawnień organizacyjnych, zatem te dwie okoliczności powinny się co najmniej zrównoważyć.

Place robotnicze, w ostatnich dwóch latach zostały co prawda częściowo zrewidowane, lecz w świetle doświadczeń stoczni budujących nowe statki można stwier-

dzić, że to nie powinno powodować podwyżki kosztów, a przeciwnie powinno dać nawet pewną obniżkę. Wiadomo przecież, że stocznie budujące nowe statki, (Stocznia Gdańska, Stocznia Północna i nawet Stocznia Szczecińska) powoli lecz stale obniżają koszty produkcji, zatem jest oczywiste, że taka obniżka kosztów produkcji powinna być realna również w stocznich remontowych, a w każdym razie koszty te nie powinny rosnać. Postawić należy zatem pytanie za autorami: — „Gdzie tkwią błędy i braki?” Autorzy dają co prawda odpowiedź, lecz z tej odpowiedzi nie wyciągają właściwych wniosków, a przeciwnie zbaczają dość nieoczekiwanie na boczny tor zagadnień dewizowych, o których wspominałem już na wstępie.

Aby móc postawić właściwy wniosek, którego niestety autorzy nie sprecyzowali, uiszczymy ich spostrzeżenia. Oto one:

a) Niedomagania po stronie żegludowców, tj. załóg

- 1) załogi statków nie wykazują dostatecznej troski o stan techniczny statków i ich mechanizmów;
- 2) socjalistyczna opieka nad statkami i ich mechanizmami oraz samoremonty, nie są dostatecznie pogłębione;
- 3) niedostateczny jeszcze poziom kwalifikacji zawodowych załóg maszynowych;
- 4) zbyt duża płynność kadr (załóg maszynowych);
- 5) załogi pozostawiają do wykonania stoczniom zbyt wiele prac remontowych, które mogłyby same wykonać w remontach bieżących;
- 6) przygotowanie statków do remontów planowych i specyfikacje robót stocznich są w wielu przypadkach niedbałe;
- 7) brak zainteresowania załóg przebiegiem i jakością wykonywanych przez stocznice remontów;
- 8) niedbały sposób przygotowania specyfikacji robót remontowych dla stoczni, również ze strony służby technicznej administracji floty;
- 9) brak ścisłej współpracy służby administracji floty technicznej z załogami statków oraz brak koordynacji;
- 10) nieco biurokratyczne i oderwane od terenu, wykonywanie pracy przez administrację floty.

b) Niedomagania po stronie stoczni remontowych:

- 1) brak norm remontowych utrudnia armatorowi dokładne planowanie i kontrolę czasu i kosztów remontu;
- 2) brak harmonogramów prac stocznich;
- 3) ciągle jeszcze nadmierne brakorobstwo;
- 4) roboty ciężkie i pracochłonne są niedostatecznie zmechanizowane;
- 5) poważne braki istnieją w parku maszynowym, zwłaszcza w obrabiarkach;
- 6) odczuwa się poważne trudności na odcinku zaopatrzenia materiałowego stoczni remontowych.

Z prostego porównania ilości niedomagań po stronie żegludowców i stoczni remontowych (zestawionych bądź co bądź przez przedstawicieli administracji floty handlowej) możnaby wyciągnąć wniosek, że 10/16, tj. 62,5% niedomagań przypisać należy żegludowcom, a jedynie 6/16, tj. 37,5% stoczniom remontowym; byłoby to oczywiście uproszczeniem zagadnienia, ale — czy przypadkiem ten stosunek nie odzwierciedla istotnego stanu rzeczy?

Omawiając powyższe zagadnienie, daleki jestem od szukania i wskazania winnych, natomiast chcę stwierdzić, że — analizując poszczególne pozycje powyższego zestawienia, widzę w nich w przeważnej mierze zdecydowanie charakter niedomagań organizacyjnych.

Można się oczywiście spierać, do jakiej kategorii nie-
domagań zaliczyć pkt. a) 3, tj. niedostateczne kwalifi-
kacje załóg maszynowych, lecz i tutaj otrzymujemy
potwierdzenie, że jest to zagadnienie o charakterze or-
ganizacyjnym, gdyż z nim łączy się wyraźnie zagadnie-
nie zbytnej płynności kadr (pkt. a) 4).

Od naszych korespondentów

POSKUTKOWAŁO

Zamieszczenie mojej korespondencji pt. „Mileżące brako-
roby“ w numerze styczniowym mies. „Transport“ oraz
moja bezpośrednia interwencja w grudniu r. ub. u władz
naczelnych KZST w Warszawie spowodowały ostateczne
zlikwidowanie upórczywych zażądań KZST wobec Przed-
siębiorstwa Budowlano-Remontowego Przemysłu Materia-
łów Ogniotrwałych w Gliwicach.

W dniu 7 stycznia 1955 r. omawiany samochód marki
„Opel“ został przekazany do Spółdzielni „Auto-Remont“
w Gliwicach, celem usunięcia wszystkich usterek ustalo-
nych orzeczeniem PZMot.

Przy tej okazji zwracam się z apelem do Spółdzielni
„Auto-Remont“ w Gliwicach, aby przekazany samochód
nie świecił drugiej rocznicy postoju w 1955 r. Jednocześnie
komunikuję, że według opinii tejże Spółdzielni, szkody
wynikłe w silniku wskazują na przejechanie co najmniej
10.000 km, zaś samochód kwalifikuje się ogólnie, jeśli nie
do kapitalnego remontu, to co najmniej do średniego. Spół-
dzielnia na próżno czeka od 13.1 na przedstawiciela Spół-
dzielni „Motoryzacji“ w Wałbrzychu, który pismem KZST
nr TK/189/04428 z dn. 21 XII.54 r. został zobowiązany do
uczestnictwa przy ustalaniu przyczyn zaniedbań w remon-
cie.

Uważam, że opublikowana korespondencja pt. „Mileżące
brakoroby“ pozwoli Kierownictwu KZST w Warszawie na
wyciągnięcie właściwych wniosków w stosunku do win-
nych, a zarazem umożliwi wydanie odpowiednich zarzą-
żeń, aby naprawy w Spółdzielniach KZST odpowiadały
wymogom stawianym wobec wszystkich państwowych za-
kładów naprawczych.

Koresp. A. Gaeka (Gliwice)

AKTYWIZACJA ŻEGLUGI KABOTAŻOWEJ

W numerze 12/1954 „Transportu“ pisze H. Sługocki,
w artykule „O aktywizację żeglugi kabotażowej“ m. i.
o celowości wybudowania dla niektórych kategorii trans-
portów wodnych w obrębie portów statków z cementu
i formuluje swój wniosek: „należałoby jak najprędzej
przystąpić do opracowania prototypów jednostek przysto-
sowanych do przewozów o specjalnym charakterze“.

Na marginesie tej wypowiedzi pragnę poinformować
czytelników „Transportu“, że sprawa budowy statków żel-
betowych (a nie cementowych — jak pisze autor wspo-
mnianego artykułu) jest w naszych warunkach gospo-
darczych nie tylko celowa, ale także realna. Zagadnienie
to zostało gruntownie przeanalizowane jeszcze w roku
ubiegłym przez dwie Katedry Politechniki Gdańskiej,
a mianowicie Katedrę Konstrukcji Okrętów i Katedrę
Żelbetnictwa (Prof. B. Bukowski). W roku bieżącym wy-
mienione Katedry opracowały „Wytyczne do przepisów
klasyfikacyjnych dla statków żelbetowych“, na podstawie
których „Polski Rejestr Statków“ będzie mógł ustalić
swoje ostateczne wymagania, miarodajne przy projekto-
waniu prototypów statków żelbetowych.

Najistotniejszymi przesłankami przemawiającymi za
stosowaniem w niektórych przypadkach statków żelbeto-
wych są następujące:

- 1) trwałość budowy co najmniej parokrotnie wyższa
w porównaniu ze statkami stalowymi lub drewnianymi
a w sprzyjających warunkach nawet nieograniczona;
- 2) wytrzymałość, przewyższająca statki stalowe;
- 3) odporność na uderzenia, co w warunkach pracy por-
towej jest szczególnie ważne;
- 4) szczelność konstrukcji lepsza, aniżeli stalowej lub
drewnianej, pod warunkiem dostatecznie grubych ścian
kadłuba żelbetowego;
- 5) odporność na ogień, prawie nieograniczona;
- 6) minimalne nakłady na konserwację;
- 7) łatwość uzyskania potrzebnych materiałów;

Każdą z pozycji wymienionych przez autorów można
analizować z tego lub innego punktu widzenia, by w
końcu przyjąć do wniosku, że u jej podstaw tkwi za-
gadnienie właściwej organizacji pracy, i to zarówno na
statkach oraz w administracji żeglugi jak i w stocz-
niach remontowych.

- 8) łatwość i szybkość budowy przy pomocy robotników
— w przeważnej mierze — mało wykwalifikowanych;
- 9) minimalne koszty inwestycji dla wykonania budowy;
- 10) niskie koszty amortyzacji, w związku z długotrwa-
łością;

- 11) łatwość naprawy uszkodzeń.

Dla statków pomocniczych, nie mających własnego na-
pędu, gdyż — w moim zrozumieniu — takie przede wszyst-
kim powinniśmy obecnie brać pod uwagę, osiągalna jest
oszczędność stali rzędu 40—70% w stosunku do ilości
potrzebnej dla statków stalowych. Jest oczywiste, że za-
gadnienie takich oszczędności stali nie może być бага-
telizowane.

Przykładowo podam, że potrzeba nam m. i. kilka doków
plywających dla stoczni remontowych morskich o łącznej
nośności około 20 000 ton; w przypadku budowy tych do-
ków ze stali konieczne będzie około 10 000 ton, a w przy-
padku budowy z żelbetu wystarczy połowa tej ilości, tj.
około 5 000 ton stali.

Jest sprawą zainteresowanych przedsiębiorstw żeglugo-
wych i resortowego ministerstwa, tj. Ministerstwa Żeglu-
gi, wykorzystać krajowe możliwości budowy statków żel-
betowych we właściwy sposób.

Ponadto pragnę zwrócić uwagę na przesłankę wymie-
nioną w pkt. 1, tj. na trwałość budowy i wiążące się z tym
przesłanki wymienione w pkt. 6 oraz 10.

Koresp. P. A. (Gdańsk)

UMOWNE PRZEJMOWANIE PRZEZ PKS PRZEWOZÓW ZAMIEJSCOWYCH

Stosownie do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8.I.
1951 r. istnieje zakaz wykonywania niezarobkowego trans-
portu towarów samochodami ciężarowymi na odległość
ponad 50 km. Jedynie w przypadkach, w których zacho-
dzi nagła, gospodarczo nalezycie uzasadniona koniecz-
ność — przewozy takie mogą być wykonane, jednak jest
to uzależnione od sporządzenia oświadczenia o konieczno-
ści wykonania transportu (zarządzenie Ministra Transpor-
tu Drogowego i Lotn. z dn. 29.III.51 r.) oraz od zgłoszenia
takiego wyjazdu w placówce spedycyjnej, o ile ładowność
samochodu nie jest wykorzystana przynajmniej w połowie
(zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotn.
z dn. 19.XI.52 r.).

W praktyce użytkownicy taboru często nie przestrzega-
ją obowiązujących w tym zakresie przepisów, wskutek cze-
go w naszym ciągu wiele samochodów dysponuje się w
drogę bez ważnych powodów. Ponadto nie wszystkie wy-
jazdy są zgłaszane w placówkach spedycyjnych, co powo-
duje marnotrawstwo w postaci niepełnych i próżnych
przebiegów. W tym stanie rzeczy przewidywane są dal-
sze ograniczenia ruchu pojazdów wykonujących niezaro-
bkowy transport towarów, aby nie dopuścić do marnotraw-
stwa taboru przy wykonywaniu jazd zamiejscowych. Rów-
nocześnie przewoźnik publiczny — PKS, do zadań którego
należy m. in. wykonywanie transportów zamiejscowych
(stosownie do uchwały Prezydium Rządu z dnia 17.XI.51 r.
Nr 805), przygotowuje się do przejścia w pełni zwiększo-
nych zadań przewozowych w tym zakresie. W szczególno-
ści rozbudowywana jest sieć regularnych linii towarowych
i placówek spedycyjnych, co stworzy ekonomiczne warun-
ki wykonywania transportów zamiejscowych.

Doceniając konieczność racjonalnego wykonywania
transportów zamiejscowych stosownie do obowiązujących
przepisów, Ministerstwo Budownictwa Przemysłowego
zwróciło się ostatnio do Centralnego Zarządu PKS o cał-
kowite przejście przez to przedsiębiorstwo przewozów ład-
unków na dalszych odległościach. W wyniku wstępnego
porozumienia ustalono, że przed przejściem tych przewo-
zów na terenie całego kraju, zostanie dokonana próba na
terenie woj. wrocławskiego. Przeprowadzenie próby po-

zwoli na wypracowanie metody współpracy dostosowanej do różnorodnych potrzeb przewozowych i na wprowadzenie jej, jako obowiązującej, na terenie całego kraju. Jednocześnie Ministerstwo Budownictwa Przemysłowego zarządziło, aby przed podpisaniem umowy z PKS — co nastąpi po zakończeniu prób na terenie woj. wrocławskiego — służby transportowe jednostek organizacyjnych budownictwa przemysłowego, znajdujące się na terenie innych województw, nawiązały ścisły kontakt z PKS dla dokonania prac przygotowawczych, zmierzających do przekazania przewozów zamiejscowych.

Informując o tej słusznej inicjatywie Ministerstwa Budownictwa Przemysłowego, należy podkreślić konieczność

rozszerzenia akcji umownego przejmowania przez PKS przewozów zamiejscowych na inne resorty. Pozwoli to na lepszą niż dotychczas koordynację przewozów przez przewoźnika publicznego oraz przyczyni się do ekonomicznego zorganizowania przewozów zamiejscowych.

Należy nadmienić, że w międzyczasie przystąpiono już do wstępnych rozmów w tym kierunku z Zarządem Transportu CRS, „Samopomoc Chłopska“, co z uwagi na rozmiary przewozów zamiejscowych wykonywanych przez ten transport powinno przynieść dalsze poważne efekty gospodarcze.

Koresp. W. WĘGIELEK
(Warszawa)

DZIAŁ INFORMACYJNY*)

PRZEWOZY KRUSZYWA KOLEJAMI

Uporządkowanie przewozów kruszywa kolejami normalnotorowymi zostało u nas po raz pierwszy dokonane już w końcu 1953 r. w drodze podjęcia uchwały Nr 684/53 Prezydium Rządu z dnia 12.9.1953 r. w sprawie usprawnienia gospodarki kruszywem naturalnym i jego przewozów drogą kolejową. Wymieniona uchwała oraz wydane zarządzenia Przewodniczącego PKPG w tej sprawie, o których pisaliśmy w miesięczniku „Transport“ w Nr 11 i Nr 12 z 1953 r. oraz w Nr 2 z 1954 r. nałożyły szereg obowiązków na producentów i odbiorców kruszywa, które niewątpliwie wpłynęły na dalsze wyeliminowanie gospodarczo niezasadnionych przewozów kolejowych.

Obecnie Przewodniczący PKPG na podstawie dekretu o gospodarowaniu artykułami obrotu towarowego i zaopatrzenia z 1952 r. oraz cytowanej już na wstępie uchwały Prezydium Rządu z 1953 r. w sprawie usprawnienia gospodarki kruszywem naturalnym i jego przewozów drogą kolejową, wydał zarządzenie w dniu 24.12.1954 r. w sprawie zakazu wywożenia koleją kruszywa naturalnego poza granice niektórych województw, obowiązujące z dniem ogłoszenia z mocą od 1.1.1955 r. (opublikowane w Monitorze Polskim Nr 4/55 r. pod poz. 54). Jednocześnie Przewodniczący PKPG omawianym zarządzeniem uchylił moc obowiązującą zarządzenia w tej samej sprawie z dnia 18.11.1953 r., o którym pisaliśmy w Nr 2 z 1954 r. miesięcznika „Transport“.

Zarządzenie obecnie wydane zakazuje wywożenia koleją kruszywa naturalnego (żwir, pospółka i piasek używany do robót budowlanych i podsypek torowych), znajdującego się na terenie województw: lubelskiego, łódzkiego, stalino-grodzkiego, szczecińskiego oraz warszawskiego — poza granice województw, na których terenie się znajduje oraz m. st. Warszawy i m. Łodzi — poza granice tych miast.

Zarządzenie przewiduje jednocześnie, iż w wyjątkowych, gospodarczo uzasadnionych przypadkach kruszywo naturalne może być wywiezione poza granice określone w tymże zarządzeniu za zezwoleniem Przewodniczącego PKPG wydanym na wniosek zainteresowanego ministra lub kierownika urzędu centralnego.

K. K.

PRZEWOZY DROBNYCH PRZESYLEK KOLEJOWYCH DO I Z MAGAZYNÓW KOLEJOWYCH

Na podstawie przepisów wykonawczych do art. 10 Dekretu o przewozie przesyłek i osób kolejami (Dz. T. i Z. K. Nr 17, poz. 157) z dniem 1 stycznia 1954 r. odwózka drobnych przesyłek kolejowych od stacji kolejowych do składu odbiorcy odbywała się wyłącznie za pośrednictwem taboru samochodowego Państwowej Komunikacji Samochodowej (P.K.S.). Tak więc niedopuszczalnym było, żeby nadawca rzekł się w liście przewozowym odwózki przesyłki przez PKS do składu odbiorcy.

Od obowiązku dostawy przesyłek przez PKS były zwolnione w drodze porozumienia między PKP a PKS jedynie następujące przesyłki:

1) przesyłki, które w myśl obowiązujących na PKP przepisów podlegają wyladowaniu środkami odbiorcy,

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

2) przesyłki, które PKP przyjmuje do przewozu warunkowo,

3) przesyłki grożące uszkodzeniem innych przesyłek w czasie odwózki,

4) przesyłki celne,

5) przesyłki uszkodzone względnie z brakiem ilości lub wagi,

6) przesyłki odbierane na stacji za zgodą kolei przez samych odbiorców nie należących do sektora uspołecznionego,

7) przesyłki przeznaczone dla jednostek podległych Ministerstwu Obrony Narodowej, Bezpieczeństwa Publicznego i Kolei oraz

8) przesyłki obciążone zaliczeniem lub innymi należnościami PKP.

Postanowienia powyższe miały za zadanie przede wszystkim przyczynić się do sprawnego i szybkiego opróżniania magazynów kolejowych.

W związku z tym, że realizacja powyższych postanowień przez PKS była w pełni niemożliwa przy posiadanej ilości taboru, zostało zawarte porozumienie pomiędzy PKS, a Centralą Spółdzielni Transportu (C.S.T.), które ustaliło zakres pomocy ze strony transportowych spółdzielni pracy zrzeszonych w C.S.T., na omawianym odcinku.

W toku realizacji powyższych postanowień okazało się jednak, że poważne ilości taboru resortowego dokonują dowozu przesyłek do stacji kolejowych, nie mogąc w drodze powrotnej wykonywać w świetle obowiązujących przepisów pracy odwózkowej, wynikiem czego była poważna ilość próżnych przebiegów. Dla usunięcia tego nienormalnego stanu rzeczy, kolidującego z zasadami gospodarki przewozowej poszczególne Zarządy Okręgowe PKS zostały zobowiązane przez Centralny Zarząd PKS do możliwie jak najdalej idącego przejęcia obok rozwózki drobnicy, również dostawy przesyłek drobnych z magazynów nadawców do stacji kolejowych. Całkowite zwolnienie resortowego taboru z prac wynikających z dowozu i odwozu drobnych przesyłek kolejowych stworzyło rezerwy w taborze resortowym, które mogły być wykorzystane do innych ważnych zadań gospodarczych.

W dalszym etapie realizacji obowiązujących postanowień okazało się, że poszczególne resorty przesyłają zarówno do Ministerstwa Kolei oraz Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego, jak też do PKPG słuszne często wnioski o wyłączenie podległych im przedsiębiorstw od dostaw przesyłek drobnych przez PKS. Załatwianie jednak tych wniosków na szczeblu centralnym, bez dokładnej znajomości warunków terenowych okazało się niemożliwe, wobec czego zaszła konieczność udzielenia uprawnień do rozpatrywania tego rodzaju wniosków odpowiednim instancjom terenowym. W związku z tym zostało wydane w porozumieniu z Ministrami Kolei oraz Transportu Drogowego i Lotniczego Zarządzenie Przewodniczącego PKPG nr 18 z dnia 9.II.55 r. w sprawie zasad organizowania dostaw kolejowych przesyłek drobnych do składu odbiorcy (Monitor Polski Nr 16 z 1955 r.).

Zarządzenie to ustala tryb wnioskowania o zorganizowanie dostawy przez PKS kolejowych przesyłek drobnych ze stacji kolejowych do składów odbiorcy i odwrotnie. Wnioski o organizowanie dostawy składają zgodnie z zarządzeniem, Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych

(DOKP) w porozumieniu z Zarządami Okręgowymi PKS (ZO PKS) do Wojewódzkich Komisji Planowania Gospodarczego (WKPG). Wnioski te będą rozpatrywane w ramach terenowej koordynacji przewozów przy udziale przedstawicieli DOKP, ZO PKS, Wydziału Komunikacji Drogowej Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej (WKD PWRN) oraz przedstawicieli zainteresowanych jednostek będących większymi odbiorcami lub nadawcami kolejowych przesyłek drobnymi.

Przy rozpatrywaniu wniosków o zorganizowanie przewozu kolejowych przesyłek drobnymi będą brane pod uwagę korzyści ekonomiczne wynikające ze zorganizowanej dostawy np. racjonalne wykorzystanie taboru samochodowego i aparatu przeładunkowego, zwiększenie przelotowości magazynów kolejowych, szybkiego obrotu wagonów użytych do przewozu drobnymi przesyłkami itd.

Zarządzenie to przewiduje również możliwość zwalniania od obowiązku korzystania z usług PKS przy przewozie przesyłek drobnymi ze stacji kolejowej do składu odbiorcy lub odwrotnie. Nadawcy i odbiorcy przesyłek ubiegający się o to zwolnienie składają w tej sprawie wnioski do WKPG, która po zasięgnięciu opinii WKD PWRN rozpatruje otrzymane wnioski na najbliższym posiedzeniu terenowej koordynacji przewozów. Zwolnienie może dotyczyć w szczególności wnioskodawców nadających lub odbierających drobne przesyłki, wymagające specjalnych środków ostrożności (np. leki, ładunki łatwopalne lub łatwotopne itd.), ładunki towarów łatwopłynięcych się lub też wymagających specjalnego taboru do przewozu.

Przy rozpatrywaniu w/w wniosków będą brane w szczególności pod uwagę:

1) zagadnienie szybkiego opróżniania magazynów kolejowych przez odbiorców przesyłek i usprawnienie pracy na stacji kolejowej,

2) konieczność uzasadnionego innymi zadaniami przewozowymi posiadania taboru samochodowego mogącego dokonać przewozu własnych przesyłek drobnymi.

Zarządzenie nakłada obowiązek na nadawców oraz odbiorców drobnymi przesyłkami, którym PKS odmówił dokonania przewozu ze stacji kolejowej do ich składu lub odwrotnie, zawiadamiania o takich przypadkach WPKG. Przypadki odmowy PKS na przewóz drobnymi przesyłkami kolejowymi mogą stanowić podstawę dla WPKG do wydania zwolnienia z obowiązku korzystania z usług PKS.

Udzielone zwolnienia mogą być cofnięte jeżeli okoliczności stanowiące podstawę zwolnienia ulegną zmianie.

Ponadto zarządzenie podaje, że WPKG w porozumieniu z WKD PWRN przeanalizują potrzebę posiadania taboru przez jednostki mające siedzibę w miejscowościach, w których została zorganizowana dostawa przesyłek drobnymi i zgłoszą wnioski do PKPG — Departament Komunikacji i Łączności, w przypadku niedostatecznego wykorzystania taboru przez te jednostki.

W. M.

WALKA Z AWARIAMI I WYPADKAMI DROGOWYMI

W wykonaniu uchwały Kolegium Ministerstwa Transportu Drog. i Lotn. — Centralny Zarząd PKS opracował i wydał w końcu grudnia 1954 roku szczegółowe zarządzenie zawierające wytyczne prowadzenia skuteczniejszej walki z awaryjnością. Z zarządzenia tego pragniemy omówić walkę z pijaństwem i warunki przewozu osób samochodami ciężarowymi.

Walka z pijaństwem

W celu likwidacji wypadków drogowych powstających na skutek nietrzeźwości kierowców i innych pracowników PKS Centralny Zarząd wskazuje na konieczność:

1) Zorganizowania w porozumieniu z wydziałami komunikacji drogowej i przedstawicielami związku zawod. szeroko zakrojonej akcji uświadamiającej w formie odczytów, pogadanek, odpraw dla wszystkich pracowników PKS, a w szczególności dla kierowców i ich pomocników o skutkach używania alkoholu w czasie pracy.

2) Analizowania na wszystkich naradach i odprawach wypadków drogowych i awarii ze szczególnym uwzględnieniem tych, które powstały w wyniku nietrzeźwości. Przy przeprowadzaniu analizy należy podawać winnych spowodowania wypadków oraz ich skutki dla przedsiębiorstwa.

3) Zobowiązania dyspozytorów i kontroli technicznej do zwracania uwagi na trzeźwość kierowców wyjeżdżających i powracających do zajezdni. W przypadku stwierdzenia, że kierowca pił alkohol — należy natychmiast powiadomić organa M.O. i za ich pośrednictwem wystąpić o wyłączenie konsekwencji — zgodnie z zarządzeniem podanym w Dz. Ustaw nr. 3 z dnia 15.1.54 r. rozdział 4 § 47.

4) W przypadku stwierdzenia nietrzeźwości kierowcy, prowadzącego pojazd na trasie — nie należy pozwolić na dalsze kontynuowanie jazdy temu kierowcy. Przy pomocy wszelkich środków należy zawiadomić najbliższą jednostkę PKS w celu przysłania odpowiedniego kierowcy, który w zastępstwie doprowadzi pojazd do celu. Nietrzeźwego kierowcę należy przekazać organom M.O. w najbliższej miejscowości.

5) Zorganizowania kontroli punktów noclegowych i zwrotnych, przy czym każdy punkt powinien być kontrolowany przynajmniej raz na miesiąc.

6) Wyciągania jak najsurowszych konsekwencji dyscyplinarnych w stosunku do pracowników PKS, u których stwierdzono użycie alkoholu w czasie godzin służbowych.

7) Podania kierowcom i pomocnikom powyższego zarządzenia do wiadomości z równoczesnym stwierdzeniem tego podpisem.

Warunki przewozu osób samochodami ciężarowymi

Ilość (waga) przewożonych osób nie może przekraczać tonażu pojazdu i jest uzależniona od powierzchni skrzyni samochodu przyjmując jako zasadę 0,25 m² na jedną osobę, co stanowi 4 osoby na jeden m². Przyczepy ciężarowe samochodowe i ciągnikowe nie mogą być używane do przewozu osób.

Ilość osób jaka może być przewożona samochodami ciężarowymi zatrudnionymi w komunikacji pasażerskiej zawiera poniższa tabela:

Marka pojazdu	Nośność	Wymiar skrzyni		Powierzchnia w m ²	Ilość osób
		długość w mm.	szerokość w mm.		
Fiat 680 N	7 t	4750	2330	11067	44
Fiat 666 N 7	7 „	4750	2300	10925	44
Skoda 706 R	7 „	5000	2350	11750	47
ZIS — 150	4 „	3540	2250	7065	28
ZIS — 5	3 „	3085	2085	6432	26
S P A	10 „	6460	2340	15116	60
Praga NRD	3 „	3950	2050	8097	32
Star 20	3,5 „	3800	2150	8170	32
G M C	3 „	2750	2030	5582	22
Bedford	3 „	4300	2000	8600	34
Panhard	8 „	7000	2350	14450	66

Samochody ciężarowe zatrudnione w przewozie ludzi a nie posiadające stałego przystosowania — należy przystosować w nast. sposób:

a) zaopatrzyć w pałaki i plandeki;

b) zaopatrzyć w drabinki umożliwiające pasażerom wsiadanie i wysiadanie;

c) zaopatrzyć w odpowiednią ilość ławek w zależności od ustalonej normy zapelnienia. Ławki należy umocować na stałe o ile samochód używany jest wyłącznie do przewozu ludzi. Samochody, które po przewozie ludzi — używane są do przewozu towarów należy zaopatrzyć w ławki umocowane, lecz łatwo zdejmowane.

d) boki skrzyń nadwozia należy odpowiednio zabezpieczyć przed możliwością samoczynnego otwarcia się w czasie jazdy;

e) zaopatrzyć samochody w tablice ostrzegawcze z napisem „Pojazd przeznaczony do przewozu osób — przeładowanie grozi wypadkiem“ i „Uwaga wsiadanie lub wysiadanie w czasie ruchu pojazdu, jazda na burtach, stopniach itp. grozi kalectwem lub śmiercią“;

1) na środku tylnej burty należy umieścić napis „Dozwolona szybkość 40 km/godz.“.

* * *

Zarządzenie — dla zapewnienia bezpieczeństwa przewozów przy stosowaniu ogumienia zastępczego — ogranicza szybkość maksymalną dla autobusów i samochodów ciężarowych używanych do przewozu osób — do 40 km/godz. Ponadto zapewnienie dla autobusów na ogumieniu zastępczym należy ograniczyć do ilości miejsc siedzących z wyjątkiem autobusów marki „Chausson“, dla których ustalono dopuszczalne obciążenie — 45 osób.

A. L.

ZAKŁADANIE I URUCHAMIANIE LOTNISK CYWILNYCH

W Dzienniku Ustaw Nr 1 z 1955 r. ukazało się rozporządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 8 stycznia 1955 r. w sprawie zakładania i uruchamiania lotnisk cywilnych, wydane na podstawie art. 22 prawa lotniczego.

Rozporządzenie to:

- 1) uchyla §§ 7—24 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1934 r. o podziale lotnisk na kategorie oraz o warunkach zakładania, urządzania i korzystania z lotnisk i urządzeń pomocniczych (Dz. U. Nr 18, poz. 142),
- 2) przewiduje wydanie przez Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego w porozumieniu z Ministrami: Obrony Narodowej i Spraw Wewnętrznych oraz Zdrowia szczególnych przepisów, normujących zakładanie i uruchamianie lotnisk cywilnych w zakresie dotyczącym lotnictwa cywilnego oraz wymagań bezpieczeństwa ruchu lotniczego.

J. B.

CZAS PRACY NA POLSKICH STATKACH HANDLOWYCH

W Dzienniku Ustaw nr 2 pod poz. 8 ukazało się rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 stycznia 1955 r. w sprawie czasu pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej.

Omawiane rozporządzenie jako wykonawcze art. 53 ustawy z dnia 25 kwietnia 1952 r. ustala czas pracy załóg na polskich morskich statkach handlowych, który dotychczas ustawowo nie był uregulowany. Jednocześnie wyłącza spod swego zasięgu działania, statki używane do rybołówstwa morskiego, dla których zagadnienie to zostanie uregulowane odrębnym aktem prawnym.

Zgodnie z istniejącym w praktyce podziałem statku na 3 działy rozporządzenie ustala podział załogi na 3 służby, a mianowicie na: służbę pokładową, maszynową i administracyjno-gospodarczą. Ponieważ czas pracy regulowany jest w pewnym zakresie w zależności od tego, czy statek znajduje się na morzu czy w porcie, rozporządzenie precyzuje dokładnie kiedy należy uważać statek jako będący w porcie.

Potwierdzając postanowienia umowy zbiorowej Polskiej Marynarki Handlowej rozporządzenie ustanawia zasadę 8-godzinnej doby pracy. Jednocześnie ustala taki rozkład pracy, który uwzględnia specyfikę poszczególnych służb.

Dla służby pokładowej i maszynowej zatwierdza pracę wachtową na 3 zmiany, a dla służby administracyjno-gospodarczej — w ramach 12-godzinnej pogotowia — pracę wykonywaną z przerwami, wynoszącą w sumie również 8 godzin.

Zgodnie z rozporządzeniem służby regularne — objęte pracą wachtową — wykonują swe obowiązki w czasie pobytu statku na morzu bez względu na niedziele i inne dni ustawowo wolne od pracy, za co otrzymują w porcie polskim pół względnie jeden dzień wolny za każdy dzień ustawowo wolny od pracy — spędzony na morzu.

Natomiast członkowie załogi nie pełniący służby regularnej (malarze, stolarze, pracze itp.) pracują zgodnie z ustaloną zasadą 8-godzinnej doby pracy, przy czym w niedziele i inne dni ustawowo wolne nie wykonują prac. Z uwagi na system wachtowy rozporządzenie nie przewiduje dla służb regularnych skrócenia czasu pracy na morzu w tropiku, natomiast uwzględnia takie skrócenie dla członków załóg nie pełniących służby regularnej.

W niedziele i inne dni ustawowo wolne od pracy, przypadające w czasie postoju w porcie, wykonywane są na statku jedynie prace konieczne.

Jedynie służba administracyjno-gospodarcza, jeśli wymaga tego potrzeba obsługi pasażerów — wykonuje prace w porcie podobnie jak na morzu.

Czas pracy określony niniejszym rozporządzeniem może ulec przedłużeniu w razie niebezpieczeństwa i innych wyjątkowych przypadkach.

Wreszcie rozporządzenie ustala, że czas pracy kapitana i starszego mechanika nie podlega normowaniu.

Rozporządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia.

E. P.

KSIĄŻKI ŻEGLARSKIE DLA ZAŁÓG STATKÓW MORSKICH

W Monitorze Polskim nr 4 zostało ogłoszone zarządzenie Ministra Żeglugi z dnia 26 lutego 1954 r. w sprawie książeczek żeglarskich i list załogi dla statków morskich, uprawiających żeglugę międzynarodową pod banderą polską. Omawiane zarządzenie zostało wydane na podstawie art. 38 i 42 ustawy z dnia 28 kwietnia 1952 r. o pracy na polskich statkach handlowych. Zgodnie z zarządzeniem każdy członek załogi morskiego statku handlowego, ulajającego się w podróż międzynarodową pod banderą polską obowiązany jest posiadać książeczkę żeglarską, wydaną przez władze polskie, według wzoru stanowiącego załącznik do omawianego zarządzenia.

Zatrudnienie cudzoziemca w przypadkach przewidzianych ustawą z dnia 28 kwietnia 1952 r. o pracy na polskich morskich statkach handlowych może nastąpić bądź na podstawie książeczki żeglarskiej, wydanej przez władze polskie, bądź na podstawie dokumentu żeglarskiego, wydanego przez władze innego państwa.

Zarządzenie podaje definicję podróży międzynarodowej, ustala właściwe władze, uprawnione do wydawania książeczek w kraju i zagranicą, oraz określa tryb i sposób ubiegania się o uzyskanie książeczki żeglarskiej. Zgodnie z zarządzeniem armator lub kapitan statku przed wyruszeniem w podróż obowiązany jest przedłożyć Urzędowi Morskiemu w kraju, względnie polskiemu Urzędowi Konsularnemu za granicą listę załogi, sporządzoną według wzoru stanowiącego załącznik nr 2 do omawianego zarządzenia.

Wreszcie zarządzenie określa sposób dokonywania zliczania, tryb załatwiania związanych z tym formalności, oraz obowiązki armatora, kapitana, oraz członka załogi w przypadkach zmian w pełnieniu funkcji, zwolnienia z zaciągu — przy zejściu na ląd w porcie krajowym i zagranicznym, w razie zaginięcia książeczki żeglarskiej w kraju bądź za granicą, przeniesienia do rezerwy bądź zwolnienia z pracy w Polskiej Marynarce Handlowej.

Zarządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia, z mocą od dnia 15 marca 1954 r.

E. P.

CENY ZBYTU, FABRYCZNE I PORÓWNYWALNE

Uchwała Nr 866 Rady Ministrów z dnia 11 grudnia 1954 r. przesuwa termin zmiany cen zbytu środków produkcji oraz niektórych opłat i stawek taryfowych za usługi świadczone w ramach gospodarki społecznej, a poza tym zleca wprowadzenie cen fabrycznych i cen porównywalnych.

W celu prawidłowego ustalenia rozliczeń pomiędzy jednostkami gospodarki społecznej uchwała Nr 544 Rady Ministrów z dnia 2.8.1954 r. zobowiązywała do zmiany cen zaopatrzeniowych na środki produkcji oraz zmiany niektórych taryf, np. taryfy towarowej PKP, z dniem 1 stycznia 1955 r. Cytowana na wstępie uchwała przesuwa ten termin na dzień 1 stycznia 1956 r. W wyniku tej zmiany, dotyczącej wyłącznie cen na środki produkcji, a nie na przedmioty spożycia, nabywane przez ludność, ceny zbytu w przemyśle środków produkcji zostaną oparte na kosztach własnych, a tym samym zostanie zlikwidowana deficytowość wielu zakładów, powstała w wyniku podwyższenia plac uchwałą z dnia 3 stycznia 1953 r.

Poza tym uchwała Nr 866 zobowiązuje Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego do wniesienia pod obrady Rady Ministrów projektu uchwały regulującej sprawy cen fabrycznych, cen porównywalnych oraz zasad planowania wartości produkcji.

Ceny fabryczne i ceny porównywalne mają być opracowane z uwzględnieniem powyższych zmian cen, przewidzianych od 1.1.1956 r.

Najważniejszą sprawą są ceny porównywalne. Dotychczas w charakterze cen porównywalnych służyły ceny przemienne, oparte na cenach 1937/38 r.

Wielki rozwój naszej gospodarki w okresie 10-lecia, postęp techniczny w produkcji i zmiana stosunków społeczno-ekonomicznych w kraju osłabiły prawidłowość działania cen niezmiennych w obecnych warunkach. Dotychczasowe ceny niezmiennie w wielu przypadkach nie spełniają już swej roli. Dlatego mają być wprowadzone na okres najbliższego planu pięcioletniego ceny porównywalne dostosowane do obecnych warunków rozwoju społeczno-gospodarczego. Bazą dla cen porównywalnych ma być poziom cen, jaki ma mieć miejsce od 1.1.1956 r.

Ustalenie prawidłowych cen porównywalnych ma zasadnicze znaczenie dla transportu. Dotychczasowe ceny niezmiennie, określone dla 1 tona- i pasażerokm, nie zabezpieczały niezbędnej porównywalności. Dlatego chcąc, aby ceny porównywalne odzwierciedlały stan faktyczny, winny być one poważnie zróżnicowane. A zatem nie powinna być ustalona tylko 1 cena dla tonokm, ale przynajmniej kilka cen w zależności od rodzaju ładunku (biorąc pod uwagę przestrzenność oraz czas czynności ładunkowych) i odległości przewozu. Oczywiście takie ceny byłyby opracowane dla każdego rodzaju transportu. Wygaje się jednak słusznie, aby ceny porównywalne dla transportu kolejowego i dla żeglugi śródlądowej były identyczne.

Tylko zróżnicowanie cen porównywalnych może stworzyć z nich narzędzie dla prawidłowej oceny rozwoju i pracy poszczególnych środków transportu i wszystkich rodzajów transportu jako całości.

Cena ogólna dla 1 tonokm ma nieduże znaczenie, gdyż sam tonokm bez wskazania rodzaju ładunku i odległości przewozu nic nie mówi o pracy transportu.

C. G.

WSPÓŁPRACA SZKÓŁ WYŻSZYCH Z JEDNOSTKAMI GOSPODARKI UPOŁECZNIONEJ

W Monitorze Polskim Nr 5/55 r. pod poz. 64 opublikowana została bardzo istotna uchwała Nr 2 Prezydium Rządu z dnia 7.1.1955 r. w sprawie współpracy szkół wyższych z jednostkami gospodarki upołączonej, urzędami i instytucjami w zakresie prac naukowo-badawczych i naukowo-usługowych. Uchwała ma na celu zapewnienie możliwie najpełniejszego uwzględnienia potrzeb gospodarki i kultury narodowej w planach naukowo-badawczych szkół wyższych, zrealizowanie właściwego podziału zadań w zakresie pracy naukowo-badawczej i naukowo-usługowej między placówkami różnych typów oraz pełniejszą koncentrację wysiłków pracowników nauki dla realizacji planowych badań naukowych szkół wyższych.

Omówiona uchwała Prezydium Rządu zobowiązuje właściwych ministrów do zgłoszenia co roku w terminie do dnia 1 sierpnia zadań naukowo-badawczych do planu badań naukowych szkół wyższych na rok następny wraz z określeniem form materiałowej i usługowej pomocy resortu przy wykonywaniu zgłoszonych zadań. Tematyka tych zadań powinna dotyczyć zasadniczych dla resortu zagadnień naukowych, wynikających z planów narodowych. Minister Szkolnictwa Wyższego został zobowiązany do jak najpełniejszego włączania zgłoszonych zadań do planów pracy naukowo-badawczej szkół i zawiadamiania w terminie do dnia 1 października każdego roku zainteresowanych ministrów, które ze zgłoszonych przez nich zagadnień zostaną włączone do planów pracy naukowo-badawczej szkół na rok następny. Prace włączone do planów szkół powinny być wykonywane w ścisłej współpracy z zainteresowanym resortem.

Omawiana uchwała wprowadza system nagród dla pracowników nauki za terminowe wykonanie i wprowadzenie do praktyki wyników prac naukowo-badawczych, włączonych nieodpłatnie do planów badań naukowych szkół. W załączniku do uchwały uregulowane zostały zasady i tryb udzielania i opłacania zamówień (zleceń) na prace naukowo-badawcze nie włączone do planów badań naukowych oraz na prace naukowo-usługowe w szkołach wyższych. Zwracając uwagę transportowców na omawianą uchwałę chcemy podkreślić, iż koniecznym wydaje się nawiązanie planowej współpracy naukowo-badawczej i naukowo-usługowej przez nasze resorty tak komunikacyjne tj. Min. Kolei, Min. Transportu Drogowego i Lotniczego oraz Min. Żeglugi jak i pozostałe resorty posiadające służby transportowe ze szkołami wyższymi. Tematyka współpracy naukowej powinna dotyczyć zarówno zagadnień technicznych w dziedzinie transportu ze szkołami politechnicznymi i inżynierskimi jak i zagadnień ekonomiczno-transporto-

wych przy współpracy z Wyższą Szkołą Ekonomiczną w Szczecinie będącą jedyną uczelnią transportową tego typu w kraju.

K. K.

ZAWIERANIE ZAKŁADOWYCH UMÓW ZBIOROWYCH

Sekretariat CRZZ wydał instrukcję ustalającą tryb zawierania, rejestracji i kontroli wykonania zakładowych umów zbiorowych, które są zawierane na podstawie uchwały nr 61 Rady Ministrów z dnia 6.II.1954 r. Treść i znaczenie wspomnianej uchwały omówiliśmy w „Transportie” nr 4 — kwiecień 1954 r. W roku ubiegłym umowy te były zawarte tylko w dużych zakładach pracy, których liczba wyniosła 129. W roku bież. zawieranie umów obejmuje znacznie większą ilość zakładów pracy.

Na przykład w PKS zostaną zawarte umowy w 12 ekspozyturach (po jednej w każdym okręgu). Rozpoczęto już prace przygotowawcze, zapoczątkowane naradą z przedstawicielami tych ekspozytur, która odbyła się w dniu 11 stycznia br. Na naradzie tej omówiono znaczenie i zasięg umów zbiorowych oraz tryb ich zawierania.

Zakładową umowę zbiorową zawierają na okres jednego roku kalendarzowego: w imieniu zakładu pracy — dyrektor, w imieniu pracowników i związku — rada zakładowa.

Instrukcja ustala, że dla prowadzenia prac związanych z przygotowaniem projektu umowy — tworzy się zespół zakładowy, w skład którego wchodzi: przewodniczący rady zakładowej, zgodnie z dyrektywą KC PZPR — przedstawiciel podstawowej organizacji partyjnej i dyrektor zakładu pracy jako członkowie prezydium zespołu. Poza tym do zespołu wchodzi przewodniczący komisji strukturalnych przy radzie zakładowej i inne osoby powołane przez prezydium zespołu spośród przodujących robotników i racjonalizatorów oraz spośród aktywu społecznego i gospodarczego.

Zespół wybiera spośród członków prezydium przewodniczącego zespołu, który kieruje pracami zespołu i przewodniczy na jego posiedzeniach.

Prezydium zespołu może powoływać grupy robocze spośród członków zespołu, którym powierza się określony dział prac związanych z przygotowaniem projektu umowy (np. grupa opracowująca zagadnienia eksploatacyjne, techniczne, socjalne itp.).

Prezydium zespołu powołuje w poszczególnych działach zakładu pracy trzyosobowe zespoły w składzie przewodniczący rady zakładowej (wzgl. mąż zaufania), przedstawiciel administracji, przedstawiciel organizacji partyjnej. Zadaniem zespołu jest zorganizowanie dyskusji nad projektem umowy wśród załogi tego działu, zbieranie uwag i wniosków zgłaszanych przez pracowników, udzielanie wyjaśnień i pomocy przy składaniu wniosków itp.

Przygotowania projektu zakładowej umowy zbiorowej obejmują:

1. Rozszerzone plenarne posiedzenie rady zakładowej i wszystkich członków zespołu przy udziale przedstawicieli zarządu głównego zw. zawod. i ministerstwa dla dokładnego zapoznania się z Uchwałą Rady Ministrów w sprawie zawierania umów, z planem techniczno-eksploatacyjno-finansowym zakładu pracy i założeniami w zakresie inwestycji, akcji socjalnej, zagadnień bytowo-mieszkaniowych, kulturalno-oświatowych, wczasów;

2. Zebrania działowe załogi (grup produkcyjnych) celem zaznajomienia wszystkich członków załogi z materiałami do umowy zbiorowej i wezwania pracowników do zgłaszania zespołom działowym uwag i wniosków do umowy; te uwagi i wnioski powinny być analizowane przy ich współudziale, a następnie przekazywane do zespołu zakładowego;

3. Opracowanie przez zespół wstępnego projektu umowy z uwzględnieniem wniosków zgłoszonych przez pracowników; dostarczenie tego projektu wszystkim mężom zaufania celem zaznajomienia z treścią projektu wszystkich członków załogi;

4. Przeprowadzenie szerokiej pracy propagandowej wokół projektu przy wykorzystaniu gazetki, błyskawic, radiowęzła i innych środków oddziaływania propagandowego oraz rozwijania różnorodnych form dyskusji na temat umowy;

5. Opracowanie przez zespół zakładowy ostatecznego projektu umowy. Celem przyjęcia i podpisania umowy ra-

da zakładowa zwołuje ogólne zebranie pracowników, na którym dyrektor zakładu lub przewodniczący wygłasza referat o podstawowych założeniach projektu umowy, przy czym należy w referacie omówić wnioski i uwagi zgłoszone przez pracowników w toku prac przygotowawczych nad projektem i sposób ich uwzględnienia w umowie.

Rejestracja zakładowych umów zbiorowych przez zarządy główne związków zawodowych i ministerstwa powinna nastąpić w ciągu 7 dni od daty wpłynięcia umowy do rejestracji.

Rada zakładowa obowiązana jest czuwać nad przebiegiem realizacji postanowień umowy. W tym celu rada zakładowa obowiązana jest organizować raz na kwartał spo-

leczna kontrolę wykonania umowy. Kontrolę powinien prowadzić związkowy aktyw społeczny, przodujący robotnicy, racjonalizatorzy przy udziale przedstawicieli kierownictwa zakładu pracy.

Wyniki kontroli stanowią materiał do kwartalnych sprawozdań z wykonania postanowień umowy, które winny być składane na ogólnych zebraniach załogi przez dyrektora i radę zakładową.

Jak widzimy — zawarcie umowy winno być poprzedzone pracami przygotowawczymi, które zmierzają do zapoznania szczegółowego wszystkich pracowników z zadaniami, jakie są postawione przed załogą i jakie środki są postawione do dyspozycji zakładu pracy.

R. K.

NOTATKI

KOLEJARZE ZACHODNIEJ EUROPY PRZECIWKO „PULI TRANSPORTOWEJ”*)

„Pulę transportową” — jako połączenie wszystkich rodzajów w transportu krajów Zachodniej Europy wymyślił sługusi amerykańskiego imperializmu po utworzeniu tzw. „Europejskiego Zjednoczenia węgla i stali”. „Pula transportowa”, wg zdania jej twórców, miała na równi ze „Zjednoczeniem węgla i stali” wpłynąć na rozszerzenie bazy ekonomicznej dla militaryzacji krajów zachodnio-europejskich. W październiku 1953 roku, na brukselskiej konferencji ministrów transportu 17 kapitalistycznych państw Europy, utworzono kierowniczy organ „puli” w postaci stale działającej w Paryżu europejskiej konferencji ministrów transportu.

Dezyzję, które podjęła konferencja brukselska, a w szczególności postanowienia o rekonstrukcji i budowie szeregu międzynarodowych linii kolejowych, autostrad oraz dróg wodnych o znaczeniu strategicznym — wykazały jasno, że główne zadanie „puli” polega na współdziałaniu z planami militaryzacji Zachodniej Europy.

Utworzenie „puli transportowej” przynosi znaczne szkody dla ekonomiki objętych nią państw. Wiadomo, że wyścig zbrojeń prowadzi do rozszerzania przemysłu zbrojeniowego oraz znacznego ograniczania rozwoju pokojowych gałęzi gospodarki narodowej. Co się zaś tyczy transportu, łącznie z kolejowym, to przy tak jednostronnym rozwoju ekonomicznym, linie kolejowe, które nie służą celom militaryzacji, niszczeją i są w następstwie zamykane. We Francji na przykład w okresie powojennym zamknięto 11 tys. km. linii kolejowych. W związku z utworzeniem „puli transportowej” postanowiono w ciągu najbliższych 5 lat zamknąć w tym kraju dalszych 10 tys. km. linii.

Zagadnienie nie ogranicza się jednakże tylko do strat ekonomicznych, które ponoszą kraje-uczestnicy zjednoczenia transportowego. „Pula transportowa” narusza także suwerenność państw-uczestników. Zgodnie z postanowieniami konferencji brukselskiej cały system transportowy państw zachodnio-europejskich będzie poddany kontroli organu kierowniczego „puli”, do którego zadań należy przeprowadzenie „unifikacji” procesów przewozowych, wyposażenia transportu, systemu płac itp. Oznacza to, że rządy państw-uczestników „puli” przestaną faktycznie kierować swoim transportem.

„Pula transportowa” — jako organizacja, służąca interesom amerykańskich i zachodnio-europejskich monopolu, znacznie pogarsza sytuację materialną pracowników transportu.

Przewidziano przede wszystkim, zakrojoną na szeroką skalę „modernizację” transportu wg wzorów amerykańskich, co pociągnie za sobą masowe redukcje oraz zwiększenie wyzysku zatrudnionych.

Oczywistym przykładem tego rodzaju konsekwencji może być Francja, gdzie w rezultacie kapitalistycznej „racjonalizacji” zamknięto mnóstwo linii kolejowych, parowozowni, zakładów remontowych oraz dokonuje się masowych zwolnień kolejarzy. Liczebność personelu na kolejach francuskich spadła w okresie od stycz-

nia 1947 r. do września 1954 r. o 130 tys. zatrudnionych, tj. o około 25 procent. W Niemczech Zachodnich w okresie od sierpnia 1948 r. do 1953 r. zwolniono 100 tys. zatrudnionych, tj. 20 proc. wszystkich kolejarzy. Zgodnie z „Nadzwyczajnym programem”, który wszedł w życie 1 kwietnia 1954 r., w Niemczech Zachodnich dokonuje się zwolnienia dodatkowych 50 tys. zatrudnionych. W okresie od zakończenia wojny zatrudnienie na kolejach spadło we Włoszech o 14 proc., w Belgii o 17 proc., w Holandii o 20 proc.

Wzrost bezrobocia stwarza dla kapitalistycznych przedsiębiorstw dogodne warunki dla ofensywy na piąco roboczą zatrudnionych, zdobycze socjalne w zakresie ubezpieczeń i emerytur, pozwala pogarszać warunki pracy i zwiększać wyzysk.

We Francji realna płaca robocza spadła dwukrotnie w porównaniu do okresu przedwojennego. Pogorszyły się przy tym znacznie warunki pracy. Do granic wytrzymałości dochodzi intensyfikacja pracy, rośnie również stale czas pracy.

W wielu miejscach zlikwidowano brygady konduktorskie, zlikwidowano funkcję pomocnika maszynisty w brygadzie parowozowej. Kolejarzy zmusza się do pracy ponad ustawowo określony czas pracy. Na przykład w Niemczech Zachodnich w służbach, związanych z ruchem pociągów, wprowadzono przepisy o czasie trwania dnia roboczego, które zmuszają pracowników do bezpłatnego pozostawiania na służbie po 20 i więcej godzin w ciągu tygodnia.

„Pula transportowa” stwarza warunki nie tylko dla ofensywy przedsiębiorców na osiągnięcia klasy robotniczej, ale zobowiązuje do „zrównania” płacy pracowników transportu na poziomie stawek najniższych. Tak więc przed kolejarzami Francji, Luksemburga, Belgii i innych krajów stoi perspektywa dalszego obniżenia zarobków, które i obecnie daleko nie zaspakajają minimum potrzeb życiowych.

Tworząc „pulę transportową”, koła rządzące państw zachodnich liczą na możliwość ułatwienia sobie walki z pracownikami transportu oraz ich związkami zawodowymi. Liczą one na to, że „pula” pozwoli im w razie strajków stosunkowo łatwiej przerzucić przewozy z jednego środka transportowego na drugi oraz przenieść całe grupy pracowników transportu do innych miejscowości, a nawet innych krajów.

Wielka odpowiedzialność za coraz to bardziej pogarszającą się sytuację pracowników transportu krajów kapitalistycznych ponoszą kierownicy Międzynarodowej Federacji Transportowców oraz prawnicowi liderzy związkowi państw zachodnio-europejskich. Pomagają oni amerykańskiemu imperialistom i ich partnerom klecić „pulę transportową” i robią wszystko co w ich mocy, aby utrudnić walkę pracowników transportu przeciwko tej puli.

Jednakże, pomimo prób prawicowych działaczy związkowych oraz ich opiekunów przeciwdziałania zorganizowanemu wystąpieniom transportowców, we Francji, Włoszech, Niemczech Zachodnich oraz innych krajach rozwija się potężny ruch przeciwko „puli trans-

*) Opracowano na podstawie artykułu W. Lichaczewa, zamieszczonego w czasopiśmie „Gudok” nr 23 z r. 1955.

sportowej" i przeciwko podporządkowaniu transportu przygotowanym do nowej wojny. W awangardzie tego ruchu, który łączy się organicznie z ogólną walką narodów przeciwko uosobionym w paryskich układach planom militarystyki Zachodniej Europy oraz uzbrojeniu niemieckich odwetowców, kroczą kolejarze, ciesząc się poparciem najszerzych warstw społeczeństwa.

We Francji utworzono tzw. komitety obrony kolei, w skład których wchodzi przedstawiciele kolejarzy i ludności. Organizują one walkę przeciwko zamykaniu linii kolejowych oraz zwolnieniem z pracy. Zjazd narodowej federacji kolejarzy Francji, który odbył się w grudniu 1953 r. i ogarnął większość pracowników kolei francuskich, podkreślił z całą siłą konieczność nasilenia walki przeciwko demontażowi linii kolejowych, redukcjom zatrudnienia. Zjazd wezwał kolejarzy do walki o podwyższenie zarobków, zasiłków i emerytur oraz do walki o pokój i niezależność narodową.

We Włoszech odbyły się miejscowe oraz ogólnokrajowe konferencje poświęcone obronie narodowego transportu. Uczestnicy konferencji żądali od rządu, aby zerwał z polityką rujnowania transportu włoskiego na korzyść amerykańskich monopolów.

Szerzy się ruch przeciwko remilitaryzacji, przeciwko opanowywaniu przez kapitał amerykański ekonomiki kraju, a w związku z tym i kolejnictwa, także i w Zachodnich Niemczech.

Z dnia na dzień ruch protestu przybiera coraz to bardziej na sile. Jednoczą swoje wysiłki uczestnicy tego ruchu ze wszystkich krajów europejskich. Wielkiej organizacyjnej pracy dla zespolenia szeregów transportowców krajów Zachodniej Europy dokonała Międzynarodowa Federacja Związków Zawodowych pracowników transportu, portów oraz przemysłu rybnego. Już

w październiku 1953 r. Komitet Administracyjny Federacji, demaskując „pulę transportową“, określił ją jako polityczną, wojskową oraz ekonomiczną organizację amerykańskiego imperializmu i wezwał związki zawodowe oraz wszystkich pracowników transportu do walki przeciwko jej utworzeniu. Komitet wskazał, że „pula“ jest częścią składową planów militarystyki Zachodniej Europy oraz przygotowania nowej wojny.

Komitet Administracyjny szczególnie podkreślił konieczność jednoci działania pracowników transportu i dokerów w walce o zachowanie narodowych systemów transportowych. Zaproponował on zwolnienie międzynarodowej konferencji dla zjednoczenia sił wszystkich transportowców w walce przeciwko utworzeniu „puli“ oraz przeciwko tym zgubnym konsekwencjom, jakie pociąga ona za sobą dla mas pracujących.

Decyzje komitetu były szeroko komentowane i zostały zaaprobowane przez transportowców krajów zachodnio-europejskich. Realizując te postanowienia narodowe, związki kolejarzy Francji, Włoch ustanowiły ścisłą współpracę we wspólnej walce.

W marcu 1954 r. w Strasburgu zebrali się przedstawiciele związków zawodowych transportowców Francji, Włoch, Belgii, Holandii, Luksemburga, Zagłębia Saary, Szwajcarii i Austrii i omawiali zagadnienia związane z dalszym rozwojem walki przeciwko „puli transportowej“.

Odrzucając zdecydowanie wszystkie próby organizacji „puli transportowej“, pracownicy transportu Zachodniej Europy wzmacniają walkę przeciwko militarystyce transportu, przeciwko zamykaniu linii kolejowych i przekazywaniu ich do dyspozycji zagranicznych monopolów. Walczą oni o pokojowy rozwój transportu oraz o poprawę swojej sytuacji materialnej.

KRONIKA

Z DZIAŁALNOŚCI SEKCJI EKONOMIKI TRANSPORTU PTE

(H. M.) Zaplanowaną na rok 1954 działalność Sekcji Ekonomiki Transportu PTE zakończyły posiedzenia dyskusyjne, które odbyły się w m-cu grudnia 1954 r. i styczniu 1955 r. Żywą dyskusję i zainteresowanie wywołał referat, w którym poruszone były zasadnicze zagadnienia terenowego planowania i koordynacji w transporcie. Referat ten, w formie artykułu, został opublikowany na łamach „Transportu“ w numerze grudniowym.

Zagadnienia z zakresu ekonomiki transportu kolejowego naświetlał referat pt. „Drogi wiodące do maksymalnego podwyższenia wskaźników załadunku statycznego i dynamicznego wagonu towarowego“. W referacie zostały omówione odnośnie postanowienia dekretu z dnia 24.XII.52 r. o przewozie osób i przesyłek kolejami, a także została podana charakterystyka wskaźników załadunku statycznego i dynamicznego oraz została przeprowadzona analiza ekonomiczna wzajemnego powiązania tych wskaźników. W referacie zostały także wskazane zasadnicze elementy zależności w kształtowaniu się wskaźników załadunku statycznego i dynamicznego oraz znaczenie kształtowania się wielkości tych wskaźników dla wyników eksploatacyjnych i dla planowania przewozów. W zakończeniu referatu zostało dokonane analityczne naświetlenie wpływu zmian, zachodzących w strukturze taboru i przewożonych ładunków oraz w średniej odległości przewozów, na kształtowanie się wskaźników załadunku statycznego i dynamicznego wagonu. Zostały przedyskutowane środki wiodące do osiągnięcia poprawy omawianych wskaźników. Jako decydujące w tym zakresie zostały omówione takie elementy jak wzrost średniej teoretycznej ładowności wagonu, rewizja obowiązujących norm ładunkowych, przystosowanie ładunków do przewozu koleją (normalizacja opakowania, prasowanie słomy, cięcie złomu itd.), szersze zastosowanie konteneryzacji, a także istotne znaczenie jakie ma usunięcie istniejących niedomagań w zakresie rejestracji i planowania statycznego załadunku.

Zagadnienia z zakresu ekonomiki transportu samochodowego na temat założeń ekonomicznych dla organizacji

samochodowego transportu resortowego omówione zostały na przykładzie transportu samochodowego w resorcie górnictwa. W referacie zostały określone zasady organizacyjne działalności transportu własnego i branżowego oraz efektywność ekonomiczna branżowych przedsiębiorstw samochodowych. Omówiony został także obecny stan rozwoju branżowych przedsiębiorstw samochodowych oraz warunki ekonomiczne i organizacyjne dalszego ich rozwoju. Zostały przedyskutowane następujące tezy:

1. Istnieje niezaprzeczalna wyższość transportu branżowego nad innymi formami organizacyjnymi transportu resortowego.

2. Warunkiem efektywności działania branżowych przedsiębiorstw samochodowych jest oparcie tej działalności o prawidłowo opracowany plan przewozów oraz o właściwą formę współpracy pomiędzy zaopatrzeniem a transportem.

3. Powinna być przeprowadzona centralizacja przewozów samochodowych w poszczególnych grupach ładunków — na bazie potrzeb naszej gospodarki i w oparciu o doświadczenia ZSRR.

Zagadnienie porównywalności tonokilometra w różnych relacjach pracy żeglugi śródlądowej wywołało duże zainteresowanie, z uwagi na aktualność podobnego zagadnienia także i w innych rodzajach transportu.

W referacie został omówiony podwójny charakter tonokilometra, a mianowicie jako miernika naturalnego i jako kategorii ekonomicznej, wyrażającej wartość pracy przewozowej. Brak prawidłowego rozpoznania podwójnego charakteru tonokilometra powoduje niedostateczną ocenę pracy żeglugi.

Sprawy z zakresu ekonomiki transportu morskiego omówione zostały w referacie pt. „System rozliczeniowy w portach morskich“. Referat oświetlił sytuację ekonomiczną portów na odcinku sprzedaży usług w wyniku innych podstaw kształtowania się cen w gospodarce socjalistycznej i w gospodarce kapitalistycznej. Omówione zostały metody ustalania cen dla różnych kategorii płatników oraz została przeprowadzona analiza oceny pracy portów przy stosowaniu różnorodnego systemu cen.

Przy omawianiu taryf portowych zwrócona została uwaga na konieczność prawidłowego zastosowania w taryfach mechanizmu bodźców ekonomicznych. Zagadnieniu temu będzie poświęcone odrębne posiedzenie dyskusyjne.

Specjalne posiedzenie Sekcji zostało poświęcone na omówienie racjonalizacji przewozów w transporcie kolejowym. W referacie został omówiony przedmiot i zakres racjonalizacji przewozów oraz zasady prawidłowego powiązania planu przewozowego z planami zbytu i zaopatrzenia, jako podstawy do zrationalizowania przewozów. Poza tym zostały omówione braki w dotychczasowym planowaniu przewozów oraz środki usprawniające, a mianowicie zostało omówione znaczenie bilansów ekonomiczno-transportowych, jako podstawy do opracowania planu wymiany międzyrejonowej. Omówione zostały także doświadczenia ZSRR w zakresie opracowywania bilansów ekonomiczno-transportowych i planu wymiany międzyrejonowej. Podkreślono konieczność opracowywania planu przewozów w oparciu o bilans ekonomiczno-transportowy i plan wymiany międzyrejonowej dla następujących ładunków: kamień, piasek, żwir, cegła, cement, ruda, drewno, ropa i przetwory z ropy, ziemniaki i buraki cukrowe.

Przedyskutowano następujące zagadnienia: 1) właściwość opracowywania przez służby transportowe resortów gospodarczych — w oparciu o plany zbytu i zaopatrzenia — bilansów ekonomiczno-transportowych dla poszczególnych ładunków, 2) znaczenie opracowywania przez organy planujące — planu wymiany międzyrejonowej, jako niezbędnego warunku dla zrationalizowania przewozów i wprowadzenia kierunkowego planowania przewozów.

Zostało ustalone, że dla przygotowania kierunkowego planowania przewozów jest potrzebne wprowadzenie operatywnego planowania kierunków przewozowych dla poszczególnych ładunków oraz opracowanie szczegółowej metody sporządzania planu technicznego kolei w oparciu o ustalone potoki ładunków.

KURSO-KONFERENCJE SŁUŻB TRANSPORTOWYCH

Z ceną inicjatywą wystąpiła Wyższa Szkoła Ekonomiczna w Szczecinie zorganizowania kurso-konferencji dla pracowników służb transportowych i pracowników służb planowania przedsiębiorstw drogowego transportu publicznego. Kurso-konferencje te zostały zorganizowane przez Wydział Komunikacji Drogowej PWRN w dniu 2.II. w Koszalinie, w dniu 4.II w Gdańsku i w dniu 9.II w Szczecinie przy współudziale pracowników naukowych WSE Szczecin. Celem kurso-konferencji było w szczególności przygotowanie pracowników służb transportowych do prawidłowego opracowania planu przewozów na II kwartał 1955 r., zgodnie z wymaganiami zarządzenia Przewodniczącego PKPG Nr 295, wprowadzającego od 1954 r. instrukcję o operatywnym planowaniu przewozu ładunków. W czasie kurso-konferencji pracownicy naukowcy WSE Szczecin, przeprowadzili następujące wykłady, realizujące socjalistyczną zasadę więzi teorii z praktyką.

Adiunkt WSE Szczecin mgr Jerzy Poradowski w wykładzie „Znaczenie planu przewozu ładunków dla przedsiębiorstwa publicznego transportu drogowego” naświetlił na tle rozwoju gospodarki narodowej i zmian proporcji w gospodarce metodę planowania zadań przewozowych, omówił ścisłą współzależność występującą między obniżką kosztów własnych a metodą planowania przewozów i wykazał, jak metoda planowania przewozu ładunków wpływa na udoskonalenie produkcji usług w publicznym przedsiębiorstwie transportu samochodowego.

Magistrantka WSE Szczecin ob. A. Szewczykowa przeprowadziła wykład na temat „Znaczenie planu przewozu ładunków dla przedsiębiorstwa przemysłowego, budowlanego, rolnego i handlowego”, wykazując współzależność między prawidłowo opracowanym planem przewozów, a rytmicznością pracy całego przedsiębiorstwa, jego nieprzerwanym tokiem produkcji i kształtowaniem się kosztów produkcji, przerobu, bądź obrotu towarowego. W wykładzie omówiono również dotychczasową współpracę usługobiorców z miejscowymi ekspozyturami PKS.

W wykładzie „Instrukcja PKPG w sprawie operatywnego planowania przewozu ładunków jako instrument bu-

dowy metodą bilansową zadań przewozowych dla transportu drogowego” st. asystent WSE Szczecin ob. Bronisław Zymela naświetlił istotę metody bilansowej, stosowanej w planowaniu gospodarki narodowej, wykazał warunki dla wprowadzenia metody bilansowej w planowaniu przewozu ładunków na tle instrukcji o operatywnym planowaniu, jak również omówił te wszystkie warunki, jakie instrukcja stwarza dla wprowadzenia prawidłowej metody planowania przewozów.

Czwartym i ostatnim wykładem w ramach kurso-konferencji był wykład wygłoszony przez st. asystenta WSE Szczecin mgr Witę Drapichę „Perspektywy rozwoju metody bilansowej w planowaniu przewozu ładunków i rola rad narodowych w ich rozwoju”, w którym wykładowca postawił tezę, iż obecna instrukcja, po wprowadzeniu pewnych zmian, stanowi punkt wyjścia do rozwoju metody bilansowej w planowaniu przewozów, następnie wykazał, iż podstawowymi zagadnieniami perspektywnymi, których rozstrzygnięcie zależy od organów rad narodowych są: 1) ujęcie potrzeb przewozowych poszczególnych nadawców w formie potoków ładunków, 2) w związku z potokowym ujmowaniem potrzeb przewozowych, należy dążyć do stworzenia coraz dogodniejszych warunków racjonalnej koordynacji transportu.

Po wykładach odbyły się seminaria dyskusyjne, na których omówiona została technika sporządzania planów operatywnych przewozu ładunków w szczególności w/g wzorów Nr 1, 2, 5, jak również dodatkowego wzoru pomocniczego wprowadzonego z inicjatywy WSE „Zgłoszenie do PKS potrzeb przewozowych ładunków na II kw. 1955 r.” w/g asortymentu potrzeb przewozowych. W czasie przeprowadzonych seminariów uczestnicy kurso-konferencji, pracownicy służb transportowych, odpowiedzialni w swoich przedsiębiorstwach za planowanie przewozów, przedstawili ponadto swoje uwagi i trudności na jakie napotykać w realizacji operatywnego planowania przewozów. Wnioski ich posłużą z jednej strony dla unikania popełnianych błędów w planowaniu przewozów, dla pozostałych pracowników służb transportowych, z drugiej strony przyczynią się do wprowadzenia dalszych uzupełnień i ulepszeń w metodologii i trybie planowania przewozów warunkującego prawidłowy rozwój gospodarki narodowej.

KOMUNIKAT GUS O WYKONANIU NPG NA ROK 1954

Według wstępnych danych wyniki wykonania Narodowego Planu Gospodarczego na rok 1954 w dziedzinie przemysłu, rolnictwa, transportu, inwestycji, budownictwa, zatrudnienia i wydajności pracy oraz podniesienia materialnego i kulturalnego poziomu życia ludności — przedstawiają się następująco:

Plan produkcji globalnej na 1954 rok, według wartości w cenach niezmiennych został wykonany ogółem w 102 proc. Globalna produkcja przemysłu socjalistycznego wzrosła o 11 proc. w porównaniu z 1953 r.

W zakresie transportu wykonanie planu przedstawia się następująco:

Przewozy ładunków wszystkimi środkami transportu publicznego wzrosły ogółem o 8 proc. w porównaniu z 1953 r., w tym przewozy na kolejach normalnotorowych o 5 proc., w Państwowej Komunikacji Samochodowej o 25 proc., w żegludzie śródlądowej o 29 proc.

Przeciętny dobowy załadunek wagonów na kolejach normalnotorowych wzrósł o 3 proc. w porównaniu z 1953 r. Jednakże plan przeciętnego dobowego załadunku został wykonany w 98 proc.

Plan przewozów pasażerów na kolejach normalnotorowych został wykonany w 101 proc. przy wzroście przewozów o 7 proc. w porównaniu z 1953 r.

W 1954 r. zaznaczyła się poprawa pracy kolei. Przekroczony został plan szeregu wskaźników techniczno-ekonomicznych. Podstawowy wskaźnik pracy kolei — obrót wagonu towarowego — polepszył się o 2 proc. w porównaniu z 1953 r. Przeciętne zużycie węgla na 1000 brutto-tonom zmniejszyło się o 4,5 proc. w porównaniu z 1953 r.

W Państwowej Komunikacji Samochodowej plan przewozów pasażerów został wykonany w 102,5 proc. przy wzroście przewozów o 10 proc. w porównaniu z 1953 r. Jednakże współczynnik gotowości technicznej taboru samo-

chodowego ciężarowego, przy wzroście o 5 proc. w porównaniu z 1953 r., nie osiągnął planowanego poziomu (98 proc. planu).

W żegludze morskiej plan przewozu ładunków został wykonany w 100 proc.

WAGONY ZE SPILŚNIONYCH PŁYT

W styczniu 1953 r. załoga W-7 Pafawagu wybudowała pierwszy kryty wagon towarowy, stosując do jego budowy płyty spilśnione. Przez dwa lata krążył ten wagon po całym kraju. Przewiózł w tym czasie tysiące ton różnych towarów. W czasie prób prototypu brygada nr 13 opracowała dokumentację i dopilnowała produkcji wagonu osobowego, w którym drogą wodoodporną sklejkę, jesionową okleinę, importowany korek, linoleum, a nawet blachę zastąpiono płytami spilśnionymi. Przeprowadzono w tym czasie także próby budowy budek hamulcowych z płyt spilśnionych zamiast z blachy i desek. W roku ub. wybudowano nowy kryty wagon towarowy z płyt, w którym na pokrycie dachu użyto zamiast blachy również płyt spilśnionych.

W ostatnich dniach załoga W-7 zmontowała węglarkę typu 11-W, w której zarówno ściany boczne jak i czołowe zostały wykonane z płyt spilśnionych.

Obecnie po wielu miesiącach prób można śmiało powiedzieć, że brygada roboczo-inżynierska nr 13 wrocławskiego Pafawagu odniosła poważny sukces. Komisja, która badała wagony będące już w eksploatacji, orzekła, że wyszły one z prób bardzo dobrze, że wagony te wykonały swe zadanie lepiej niż dotychczas produkowane.

Przez wagon osobowy przewinęło się ponad pół miliona pasażerów, a podłogi i ściany działowe wykonane z płyt wykazały minimalne zniszczenie.

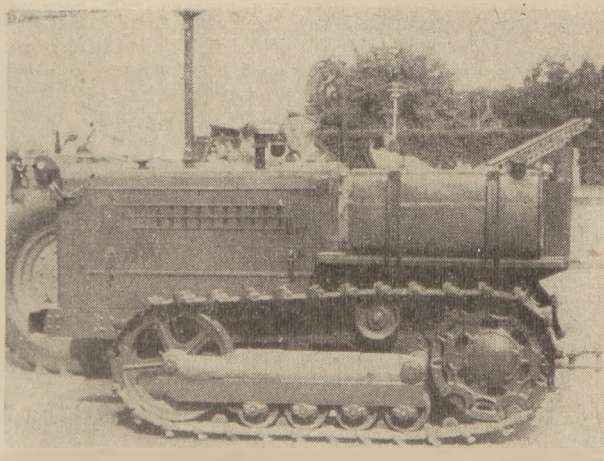
Sukces brygady jest olbrzymi — przez zastąpienie tarcicy płytami spilśnionymi przy produkcji wagonów towarowych krytych — można w jednym tylko Pafawagu zaoszczędzić przeszło 25 tys. metrów sześciennych tarcicy rocznie, skrócić czas zmontowania wagonów o 30 proc., zaoszczędzić przy produkcji jednego wagonu 31 kg śrub oraz 200 kg blachy. Ładowność wagonu zwiększa się o 600 kg.

Warto tu dodać, że wagony z płyt są absolutnie szczelne.

Próby wypadły pomyślnie. Należy oczekiwać, że seryjna produkcja wagonów z płyt spilśnionych będzie podjęta w niedługim czasie.

PRODUKUJEMY CIĄGNIKI GĄSIENICOWE

Jeszcze w bieżącym roku — obok tysięcy ciągników „Ursus” — rozpocznie pracę w służbie rolnictwa ponad 100 pierwszych ciągników gąsienicowych polskiej produkcji KD-35.



Nowy typ ciągnika gąsienicowego

Rozpoczęła przed kilkoma miesiącami w Zakładach Mechanicznych im. Stalina w Łabędach seryjna produkcja ciągnika gąsienicowego KD-35 oparta jest na radzieckiej licencji ciągnika rolniczego średniej mocy. Przeznaczony jest on do orki, zasiewów zbóż i innych prac rolnych.

Ciągnik KD-35 zużywa ok. 20 proc. mniej paliwa niż ciągnik „Ursus”. Jedną z wielu zalet ciągnika gąsienicowego jest specjalny mechanizm przekładnikowy, który pozwala napędzać wszelkiego rodzaju agregaty rolne, jak młocarnie, siewkarnie, śrutowniki itp.

Przewiduje się, iż jeszcze w bieżącym roku Zakłady Mechaniczne „Ursus” przystąpią do seryjnej produkcji silników, do ciągników gąsienicowych KD-35.

STOCZNIA GDANSKA ROZPOCZĘŁA BUDOWĘ MOTOROWCA O ŁADOWNOŚCI 10 TYS. TDW

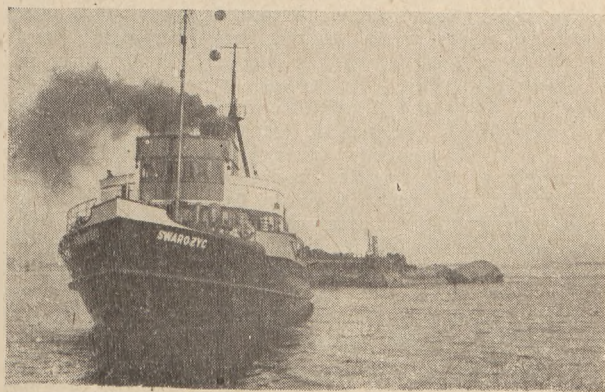
W dniu 31 stycznia br. w Stoczni Gdańskiej rozpoczęto na pochylni montaż motorowego statku handlowego o ładowności 10 tys. TDW — największego z dotychczas budowanych w Polsce.

Motorowiec ten będzie dorównywał wielkością „Batoremu”. Posiadać on będzie zasięg pływania 20 tys. mil morskich i szybkość 30 km/godz. Statek otrzyma wygodne jedno i dwuosobowe kabiny dla załogi, świetlice, palarnię oraz będzie mógł zabierać 12 pasażerów. Statek będzie mógł przewozić szyny, parowozy, maszyny i samochody oraz zboże i ładunki lekkie. Projekt statku opracowany został przez polskich konstruktorów i naukowców Centralnego Biura Konstrukcji Okrętowych w Gdańsku.

Całość montażu statku zlecona została przez Stocznię Gdańską doświadczonemu mistrzowi Staruszkiewiczowi. Starszym budowniczym statku został doświadczony specjalista w tej dziedzinie, inż. Romańczuk.

NOWY SUKCES PRO

Nowym sukcesem Polskiego Ratownictwa Okrętowego jest wydobywanie 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.



Holowanie wydobytych wraków

Drugą część pogłębiarki po wydobywaniu przyholowano do portu gdyńskiego, gdzie zostanie uszczelniona i osadzona na mieliźnie, w celu wykonania dalszych prac zabezpieczających. Pogłębiarka zostanie wyremontowana.

DUMNY MELDUNEK ZAŁOGI PRO

Mimo trudności technicznych i atmosferycznych Polskie Ratownictwo Okrętowe zrealizowało swe zadania roczne. W 1954 r. wydobyto z morza złom i statki do odbudowy o łącznej wadze 33.022 ton.

W pracach szczególnie wyróżnili się załogi „Smoka”, „Światowida” z Gdyni i „Kraiba” ze Szczecina.

POMYŚLNY START STOCZNIOWCÓW GDANSKICH

Stoczniowcy gdańscy odnieśli u progu ostatniego roku Sześciolatki nowy sukces. W dniu 3.1. z pochylni na terenie „B” spłynął na wodę kolejny kadłub trampa. Statek ten zgodnie z harmonogramem miał być wodowany pod koniec stycznia br. Jednak dzięki niezwykle ofiarnej pracy załogi zwłaszcza wydziału K3 zszedł on z pochylni na miesiąc przed terminem.

RATOWNICY STOSUJĄ NOWĄ METODĘ WYDOBYWANIA ZŁOMU

Polskie Ratownictwo Okrętowe zastosowało ostatnio nową metodę wydobywania z dna morza zatopionych wraków. Polega ona na rozsadzaniu materiałami wybuchowymi niezdatnych już do remontu wraków i wydobywaniu na powierzchnię drobniejszych części.

Po okresie prób w 1954 r. systemem rwania wraków materiałami wybuchowymi ekipy PRO wydobyły około 5.000 ton złomu. Metodą tą są wydobywane wraki mocno uszkodzone, których uszczelnienie i doprowadzenie do stanu pływalności lub podniesienie na pontonach cylindrycznych pochłonęłoby zbyt wiele czasu i nakładów finansowych w stosunku do wartości złomu.

Nowa metoda całkowicie zdała egzamin. Z dna Odry zniknęły przeszkody nawigacyjne w postaci takich wraków jak „Anna Kords“, „Brandwachte“, przeszła wysadzonych mostów. Wydobyto też wiele mniejszych wraków na Zalewie Szczecińskim i pod Helem.

W 1955 r. wykonanie poważnej części planu wydobywania wraków spoczywa na ekipach pirotechnicznych PRO. Toteż słusznie na konferencji partyjno-ekonomicznej PRO poświęcono tzw. metodzie wybuchowej dużo uwagi. Dotychczasowe doświadczenia dały bowiem bogaty materiał dyskusyjny.

Dyskusja wykazała, że niedostateczne jest dotychczasowe przygotowanie nurków do prac przy użyciu materiałów wybuchowych. Wnioski postawione przez dyskutantów na naradzie wykazały m. in. konieczność specjalizacji poszczególnych ekip w metodzie pirotechnicznej i pontonowej oraz potrzebę doszkolenia nurków w zakresie znajomości konstrukcji poszczególnych typów statków. Wnioski te pomogą kierownictwu PRO w organizacji pracy nad wykonaniem zadań zaplanowanych na rok 1955.

Jak pracują nasi transportowcy

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

PRZETRZYMYWANIE WAGONÓW

(w) Poważnym niedociągnięciem szeregu przedsięwzięć i jednostek gospodarczych są przetrzymywanie wagonów pod operacjami ładunkowymi.

W ostatniej dekadzie grudnia — Stalinozrodzkie Zjednoczenie Budownictwa Miejskiego na stacji Tychy przetrzymało 186 wagonów, a na stacji Lublin to samo Zjednoczenie przetrzymało 35 wagonów. Przedsiębiorstwa podległe Ministerstwu Budownictwa Przemysłowego krok w krok podążają w tym zakresie za kolegami z budownictwa miejskiego. Zjednoczenie Robót Wodno-Inżynierskich na stacji Czarnolesie przetrzymało 114 wagonów, a Kieleckie Zjednoczenie Budownictwa Przemysłowego — na stacji Busko 178 wagonów. W Ministerstwie Energetyki „wyróżnia się“ w przetrzymywaniach wagonów Elektrownia nr 2 w Jaworznie, która przetrzymała ponad 24 godziny 192 wagony. Również Przedsiębiorstwo Budowy Kopalń w Kochłowicach, należące do resortu Górnictwa, poważną ilość, bo aż 120 wagonów przetrzymało ponad 24 godziny.

Oczywiście, jak zwykle, „pierwszeństwo“ w zakresie przetrzymywania wagonów posiadają zakłady podległe Ministerstwu Hutnictwa; przetrzymały one w ostatniej dekadzie grudnia blisko tyle wagonów, co przedsiębiorstwa podległe innym ministerstwom łącznie. Najwięcej wagonów przetrzymały huty: Florian, Pokój, Dzierżyński, Nowotki i Batory, koksownia Wichowa przetrzymała na st. Wałbrzych Fabryczny 468 wagonów.

W przemyśle chemicznym Zakłady Chemiczne w Chorzowie St. przetrzymały 202 wagonów, a Zakłady Chemiczne w Jaworznie — 107 wagonów. Można by wyliczać jeszcze dziesiątki innych zakładów takich, jak: Cementownia Szczakowa, Cementownia Odra, Poznańskie Przedsiębiorstwo Robót Cegrowych na stacji Gołonóg, które przetrzymało 307 wagonów ponad 24 godziny. Ile jeszcze wagonów przetrzymali klienci przez krótszy termin, jednak ponad określone zarządzeniami terminy. Niewątpliwie, w niektórych wypadkach mogła zajść wyjątkowa przyczyna, która spowodowała tak poważne uchybienia w dyscyplinie przewozowej. Jednak skala zjawiska przetrzymywania wagonów dowodzi, że istnieje w tym zakresie szereg marnotrawstw i niedociągnięć.

Z przetrzymywaniem wagonów należy bezwzględnie ostrzej walczyć, podejmując wszelkie środki dla ich usunięcia.

OPOŹNIENIA W WYŁADUNKACH CYSTERN

(W) Wagony - cysterny do przewozu różnych płynów powinny być otoczone szczególną opieką w celu utrzymania jak najlepszych wskaźników. Szczególnie powinna być zwracana uwaga na skrócenie postoju wagonów - cystern pod naładunkiem i wyładunkiem. Trzeba powiedzieć, że w tym zakresie nie wszędzie jest dobrze. Np. na stacji Warszawa Gł. Towarowa w miesiącu listopadzie koksownia

przetrzymała 31 wagonów - cystern na ogólną ilość godzin 3.672, tzn., że średni postój jednej cysterny wyniósł 118 godzin. Na stacji Baboszewo — Cukrownia Izabelin przetrzymała 19 cystern, przy czym średni czas postoju wyniósł 307 godzin.

W miesiącu listopadzie takich „przodujących“ jednostek w przetrzymywaniu wagonów - cystern było więcej. Oto dawsze fakty: PZGS na st. Charsznica przetrzymał 5 wagonów, przy czym średni postój jednego wagonu wyniósł 351 godz., Zakłady Przemysłu Tłuszczowego w Trzebinu przetrzymały 29 cystern na ogólną sumę 6.906 godzin, tj. 235 godz. średnio na jedną cysternę. Rekord bije jednak Elektrownia w Będzinie, która w miesiącu listopadzie przetrzymała cysternę przez 476 godzin, tj. blisko 24 dni.

Oczywiście, że przy tak ograniczonym wyładunku nawet daleko większe, niż posiadane przez nas, ilości cystern nie wystarczą dla wykonania przewozów ładunków płynnych. Trzeba bezwzględnie wydać ostrą walkę z przetrzymywaniem wagonów, w szczególności zaś wagonów - cystern.

NARADA KONSTRUKTORÓW PAROWOZÓW I MASZYNISTÓW W POZNANIU

W Poznaniu odbyła się narada przedstawicieli przemysłu budowy taboru kolejowego i kolejnictwa, poświęcona omówieniu zalet i wad parowozów konstrukcji powojennej: Ty 51, OL 49, Pkt 48, Ty 45, Pt 47 oraz parowozów wąskotorowych Px 48 i Tw 53.

Referaty, stanowiące podstawę do dyskusji wygłosili: inż. Wysłouch z Centralnego Biura Konstrukcyjnego w Poznaniu, inż. Włodarczyk z ZISPO oraz inż. Fijałkowski z Min. Kolei. Omówili oni zasadnicze cechy konstrukcyjne parowozów powojennych, wskazując najważniejsze problemy, wymagające nowych rozwiązań konstrukcyjnych. Należy do nich m. in. sprawa rusztów, które nie są dostosowane do drobniejszych gatunków węgla i miały węgłostop, sprawa wprowadzenia łożysk tocznych, sprawa opracowania i produkowania urządzeń do podawania sodafosu bezpośrednio do kotła, zabudowa stokerów itp.

W dyskusji zabrali głos liczni maszyniści, omawiając obszernie swe doświadczenia w pracy na parowozach poszczególnych serii oraz wady i usterki tych parowozów, z jakimi stykają się w swej codziennej pracy.

Maszynista Anwajler z DOKP Łódź mówił obszernie o wadach parowozu Pt 47. Na parowozach tej serii często rwa się wiązary, pękają ramy, tarcze tłokowe i suwakowe. Ruszty są nieodpowiednie, nie otwierają się dostatecznie i żużel gromadzi się w zbyt dużych ilościach; wskutek tego szlakowanie parowozu trwa zbyt długo. Parowóz był projektowany kilka lat temu, przystosowano go widocznie do lepszych gatunków węgla. Dziś, kiedy toczy się zażarta walka o jak największą oszczędność węgla, konstruktorzy powinni pomyśleć o takich zmianach konstrukcyjnych, które by umożliwiły spalanie najgorszych gatunków węgla oraz poprawiły sprawność ciepłą parowozu.

O parowozach Pt 47 mówił również znany, przodujący maszynista parowozowni Poznań — Bernard Pięta. Omó-

wił on szereg innych wad tego parowozu oraz ulepszenia, jakie zastosowano w parowozowni poznańskiej, by niektóre usterek usunąć we własnym zakresie. Apelowal również do konstruktorów parowozów o szereg ulepszeń na parowozie z punktu widzenia bezpieczeństwa i higieny pracy oraz troski o człowieka (należyte rozwiązanie oświetlenia na parowozie, skrzynek do rozkładów jazdy, sposobu przechowywania narzędzi, ubrania i żywności).

Inni maszyniści omawiali wady parowozów OL 49 i Ty 51 i Tkt 48. Podkreślano m. in. potrzebę rekonstrukcji inżynierów na parowozach Ty 51, przebudowy popielników i urządzeń zakrapiacza oraz piasecznicy.

Po wyczerpującym omówieniu najczęściej występujących usterek w parowozach, udzielali wyjaśnień inżynierowie-konstruktorzy, podkreślając m. in., że wiele usterek wynika nie z winy konstruktora, lecz z winy hutnika lub warsztatu (złe wykonanie, nieodpowiednia jakość materiału) lub też ze zmieniających się z biegiem lat warunków eksploatacji na PKP. (O)

TRANSPORT DROGOWY

DOŻYWOTNIE WIEZIENIE DLA SZOFERA-PIJAKA

W Poznaniu odbył się proces 21-letniego notorycznego pijaka Jana Pasia, kierowcy samochodu ciężarowego Wojewódzkiej Zbiornicy Przemysłowych Surowców Wtórnych w Poznaniu. Paś, prowadząc wóz w stanie nietrzeźwym, spowodował tragiczne wypadki, w których 3 osoby straciły życie, a kilka innych zostało okaleczonych.

15 lipca ub. r. po sutej libacji Paś wyjechał wozem ciężarowym z przyczepą z Turka do Poznania. Pierwszy wypadek nastąpił we Wrześni. Przy przejeździe przez miasto kierowca wpadł na ścieżkę dla rowerzystów i zmiażdżył 60-letniego Mariana Kujawę. Szofer nie zatrzymał się, lecz ruszył pełnym gazem w dalszą drogę. W Zasu-towie pow. Środa nastąpił drugi wypadek. Wóz najpierw uderzył w granitowy kamień przydrożny, co spowodowało uszkodzenie mechanizmu kierowniczego, po czym wpadł na dom Józefa Frankowskiego. W domu zawałiła się cała ściana, a gruzy zasypały znajdujące się w pokoju 4 dzieci Frankowskich. Jedynie dzięki natychmiastowej pomocy zdołano je uratować.

Śmierć na miejscu poniosła jadąca razem z Pasiem Irena Wachowska, a druga współpasażerka Wanda Jaworska doznała złamania kręgosłupa i po 12 dniach również zmarła.

Na rozprawie zeznawało 26 świadków. W wyniku rozprawy Sąd Wojewódzki skazał Jana Pasia na dożywotnie więzienie z utratą praw publicznych na zawsze.

PORTY I ŻEGLUGA

ZALOGA M/S „PIAST” PRZODUJE W FLO

Proporzec przechodni przodującego statku PLO w IV kwartale ub. roku załapał na maszcie m/s „Piaś”. W pierwszej dziesiątce wyróżnionych statków znalazły się ponadto: m/s „General Walter”, s/s „Kościszko”, s/s „Kiliński”, m/s „Mickiewicz”, s/s „Puławski”, m/s „Lechistan”, m/s „Hugo Kollataj”, m/s „Przyjaźń Narodów” oraz „Nowa Huta”.

O zdobyciu we współzawodnictwie pierwszego miejsca przez załogę z m/s „Piaś” zdecydowały osiągnięcia: kwartalny plan przewozów, marynarze z „Piasta” przekroczyli o 64,1 proc. w tonach i o 81 proc. w tonomilach. Tak wysokie przekroczenie planowych zadań załoga uzyskała przez systematyczne skracanie postojów tak w portach obcych, jak i krajowych. Ponadto przez racjonalną gospodarkę materiałami rozchodowymi załoga zmniejszyła zużycie paliwa o 4,1 proc. oraz obniżyła koszt osobodnia w złotych dewizowych o 19 proc.

Dzięki systematycznie przeprowadzanym remontom — statek był zawsze gotów do podjęcia kolejnego rejsu, a moc maszyn została wykorzystana w 100 proc. Ogółem roczny plan przewozów marynarze z „Piasta” wykonali w 230,4 proc. w tonach i 166,7 proc. w tonomilach.

We współzawodnictwie indywidualnym tytuł przodownika pracy PLO w IV kwartale ub. r. zdobyli: st. mary-

narz z m/s „Batory” — Kazimierz Pieszał, asystent maszynowy z m/s „Mickiewicz” — Jan Tomaszewski i steward z m/s „Lechistan” — Roman Kiedowski.

Jako przodujących w zawodzie komisja współzawodnictwa wyróżniła: kapitana Romualda Cielewicz z s/s „Kiliński”, zast. kapitana Leonarda Starka z m/s „Mickiewicz”, st. mechanika Antoniego Cygana z s/s „Hel”, i oficera Jerzego Raczkowskiego z m/s „Hugo Kollataj” i ochmistrza Alojzego Woraczewskiego z m/s „Przyjaźń Narodów”.

ZALOGA „MICKIEWICZA” WALCZY O OBNIŻKĘ KOSZTÓW WŁASNYCH

Marynarze z m/s „Mickiewicz” donoszą z morza, że w wyniku realizacji zobowiązań długofalowych w ub. roku wykonano w 137 proc. plan remontowy, uzyskując jednocześnie poważne oszczędności w materiałach rozchodowych. Zamiast planowanych według zobowiązania 2 proc. — zużycie paliwa zmniejszono o 5 proc., a smarów o 15 proc.

Podjmując długofalowe zobowiązanie na rok bieżący załoga „Mickiewicza” postanowiła m. in. skrócić czas wykonania planowych prac samoremontowych o 5 proc., obniżyć zużycie materiałów rozchodowych od 2 do 5 proc., oraz zaoszczędzić zużycie wody słodkiej o 15 proc. w stosunku do obowiązujących norm.

Dla uczczenia zaś II konferencji partyjno-ekonomicznej marynarze z „Mickiewicza” wykonują we własnym zakresie w trzech ładowniach korale (drewniane przegrody) pod załadunek skór z Buenos Aires, co przyniesie poważne oszczędności w wydatkach dewizowych.

REKORDOWY PRZELADUNEK CEMENTU W PORCIE GDYŃSKIM

W wydziale I portu gdyńskiego uzyskano przy załadunku statku „Susanne” rekordowy dla portów polskich wynik przeladunku cementu.

Na zmianie III, pracującej od godz. 15 brygada nr 9 z brygadziwą Augustynem Lipińskim przeladowała w czasie 6,5 godziny — 524 tony cementu.

Osiągnięcie to brygada uzyskała dzięki dobrej organizacji pracy przez brygadziwę Lipińskiego i pomocy w technologicznym opracowaniu przeladunku przez pracownika działu organizacji pracy Wyszeckiego.

Ładunek cementu był zapaletowywany, a brygadziwa przed rozpoczęciem załadunku dopilnował przeladowania sprzętu i opracował rozstawienie robotników tak, by przy jak najmniejszym wysiłku uzyskać jak najsprawniejszy przerzut towaru.

* * *

Brygada nr 7 z wydziału WOC w porcie gdańskim, kierowana przez Franciszka Roszalka, osiągnęła piękny sukces. Realizując swe zobowiązania załadowała w ciągu jednej zmiany na statek bandery panamskiej „Altica” 601 ton cementu, co wynosi 468 proc. normy.

Wynik ten odbił się szerokim echem wśród brygad przeladunkowych i na zebraniu wyborczych grup związkowych podejmowane są dalsze zobowiązania produkcyjne. Ponadto na wyróżnienie zasługuje wynik poprzedniej zmiany na tymże statku. Brygada nr 19 z brygadziwą Edwardem Świątkowskim przeladowała w ciągu 7 i pół godziny 555 ton cementu.

Dzięki wzorowej pracy obydwu brygad statek „Altica” odpiął z portu na trzy doby przed terminem.

* * *

Brygada Manerskiego z wydziału I portu gdyńskiego uzyskała w dniu 22.I. na trzeciej zmianie wynik nie notowany dotychczas w większości portów europejskich — 733,5 ton cementu tj. 600 proc. normy. Jest to rekord nie tylko na skalę portów polskich, ale niewątpliwie również na skalę europejską. Oprócz brygadziwy na wyróżnienie zasługują w brygadzie: Klemens Roca, mąż zaufania grupy związkowej, wagowci: Alfons Rombowski i Jan Flisiakowski, wózkarz Ziembkowski i przede wszystkim dźwigowy Hieronim Holy.

Nie bez wpływu na uzyskanie tego rekordowego wyniku pracy było dobre przygotowanie przeladunku przez dysponentów.

ZALOGA „GEN. WALTERA“ PRZYSPIESZA PODRÓŻ

Z portu Ameryki Południowej w podróż powrotną do kraju wyszedł statek PMH m/s „General Walter“. W rejście tym załoga uzyskała poważne osiągnięcia. Wykorzystując czas przekładu między Montevideo a Bahía Blanca marynarze oczyścili ładownię statku po przywiezionym do Ameryki cementu i rozebrali przegrody. Z uzyskanego zaś drewna zbudowali zagrodę pod ładunek zboża luzem. Dzięki wykonaniu tej pracy załoga zaoszczędziła kilka tysięcy dolarów oraz o 7 dni przyspieszyła wyjście statku z portów Ameryki Południowej do kraju.

Jednocześnie marynarze z m/s „Gen. Walter“ donieśli o podjęciu długofalowych zobowiązań. Między innymi załoga zobowiązała się przekroczyć roczny plan przewozów o 10 proc. w tonach i o 5 proc. w tonomilach. Celem zabezpieczenia tego zobowiązania załoga postanowiła skrócić czas przeładunków w portach i postój remontowy do klasy 4-letniej o 10 proc., walczyć o pełne wykorzystanie nośności statku i wykorzystywać pełną moc silników.

DZIELNA ZAŁOGA „LECHISTANU“

„Lechistan“ należy do grupy tych statków, z którymi stocznice niewiele mają kłopotów. Dokładnie opracowywane specyfikacje remontowe i koleżeńską współpraca załogi statku z remontowcami podczas postoju w stoczni wpłynęły na to, że ostatni remont „Lechistanu“ został skrócony o kilkanaście dni. Marynarze, rozumiejąc, że skrócenie postoju w stoczni o każdy dzień przynosi dodatkowe dochody gospodarce narodowej, postanowili również w roku bieżącym jak najlepiej wykorzystać swoją jednostkę.

Rozpoczynając realizację zadań ostatniego roku Planu 5-letniego „lechistańscy“ podjęli szereg zobowiązań mających na celu dalsze obniżenie kosztów własnych. Postanowili oni m. in. celem skrócenia postoju remontowego w roku bieżącym przeprowadzić prace samoremontowe w zakresie o 15 proc. szerszym, niż projektowano oraz wykonać we własnym zakresie 9 proc. planowanych robót stoczniowych.

ZALOGA M/S „GDANSK“ SZYBCIEJ WYKONA PRACE REMONTOWE

W trosce o utrzymanie statku w jak najlepszym stanie technicznym marynarze z m/s „Gdańsk“ podjęli szereg zobowiązań długofalowych. M. in. w I kwartale br. załoga postanowiła skrócić czas wykonania planowanych prac remontowych o 10 proc. w maszynowni, o 5 proc. na pokładzie i o 26 proc. w dziale hotelowym.

Nowe wydawnictwa transportowe

Ostatnio ukazały się na rynku wydawniczym następujące książki wydane nakładem Wydawnictw Komunikacyjnych.

Książki te są do nabycia w księgarniach techniczno-gospodarczych „Domu Książki“.

Z dziedziny kolejnictwa:

Transport wewnątrzzakładowy — ZAWADA MICHAŁ.

Zagadnienia transportu wewnątrzzakładowego z uwzględnieniem potrzeb PKP, naświetla udział tego transportu w procesie produkcyjnym zakładu, podaje opis używanych w transporcie nośników, ich budowę, charakterystykę i obliczenia ich wydajności.

Zasady organizacji transportu wewnątrzzakładowego, osiągane z niego korzyści techniczno-ekonomiczne oraz obliczenia kosztów przewozu ilości potrzebnych jednostek i obsługi.

Książka ma służyć jako podręcznik dla uczniów technikum kolejowych, będzie również pomocną pracownikiem kolejowym w zakresie zorganizowania transportu i eksploatacji jego urządzeń.

Z dziedziny Transportu Drogowego

Wykorzystanie próżnych przebiegów samochodów ciężarowych — WĘGIELEK WŁADYSŁAW, CIEPLAK IGNACY

Broшура omawia konieczność wykorzystywania próżnych przebiegów samochodów ciężarowych oraz płynące stąd

korzyści dla gospodarki narodowej. Ponadto praca ta podaje metody organizacyjne, zmierzające do masowego wykorzystywania próżnych przebiegów oraz pełnej ładowności samochodów ciężarowych, w oparciu o przepisy i zarządzenia, normujące obowiązki spedytora publicznego i użytkowników pojazdów, a wreszcie osiągnięcia dotychczasowe placówek spedycyjnych wraz z podaniem uzyskanych oszczędności.

Praca powinna się znaleźć w rękach wszystkich pracowników spedycyjnych, kierowników komórek transportu resortowego oraz w rękach każdego kierowcy i dyspozytora taboru.

Kierowcy ciągników obniżają koszty własne transportu — KAFLIŃSKA JADWIGA

Książka w sposób fabularny omawia zdobycze przodowników A. Woźniaka i M. Zielińskiego, którzy na ciągnikach Ursus przekroczyli 60 000 km przebiegu. Wyjaśnia najważniejsze czynniki powstawania kosztów własnych w transporcie i rolę kierowcy w walce o ich obniżenie. Książka przeznaczona jest dla kierowców ciągników i samochodów jak również dla personelu stacji obsługi.

Planowanie i analiza kosztów własnych w transporcie samochodowym — MAKULEC FRANCISZEK

Metodyka budowy planu kosztów własnych w transporcie samochodowym oraz struktura tych kosztów. Podano metody analizy wykonania planu kosztów oraz planu obniżki kosztów, wskazując w jakim kierunku powinna iść analiza szczegółowa w przypadku stwierdzenia odchylenia od planu oraz jaki wpływ mają odchylenia poszczególnych wskaźników na kształtowanie się kosztów w transporcie samochodowym.

Praca przeznaczona jest dla planisty, kosztowca i finansisty w transporcie samochodowym.

Towaroznawstwo (towar w magazynie i transporcie) — GRUSZECKI ADAM

Praca daje przegląd ważniejszych grup towarowych (według klasyfikacji przyjętej w taryfie kolejowej), z krótkim opisem właściwości towarów, ich cech rozpoznawczych, zastosowania lub przeznaczenia gospodarczego, zasad przechowywania, sposobów i rodzajów opakowania oraz warunków w transporcie kolejowym, drogowym i wodnym.

Praca została zaaprobowana przez Prezesa CUSZ w charakterze podręcznika dla technikum handlowego.

Zarys prawa przewozowego — MIKA ZBIGNIEW

Książka omawia prawo obowiązujące przy przewozie ładunków koleją, samochodami oraz drogą powietrzną i wodną (wodami śródlądowymi i morzem).

Omówienie to poprzedzono ogólnymi wiadomościami o prawie ze szczególnym uwzględnieniem prawa cywilnego oraz dochodzenia roszczeń w drodze postępowania arbitrażowego i powództwa sądowego.

Książka przeznaczona jest dla pracowników przedsiębiorstw transportowych, przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych oraz jako lektura dla studiujących zagadnienia transportowe w średnich i wyższych szkołach ekonomicznych.

Dokumentacja przewozowa w transporcie międzynarodowym — MOROCZNIK JAN

Dokumenty obowiązujące w transporcie międzynarodowym oraz sposoby prawidłowego ich wypełniania. Autor wskazuje na konieczność właściwego wypełniania dokumentów przewozowych, zwłaszcza w komunikacji z krajami kapitalistycznymi, gdzie wielka różnorodność taryf może spowodować straty dewizowe dla naszej gospodarki.

Praca jest przeznaczona dla pracowników komórek transportowych, którzy stykają się z handlem zagranicznym.

Organizacja i technika transportu — MOROCZNIK JAN, ROSTOCKI ALEKSANDER

Zagadnienia dotyczące współpracy komórek transportowych z przewoźnikami publicznymi oraz zasady eksploatacji transportu własnego — samochodowego i konnego.

Praca jest podręcznikiem dla techników handlu — wydział transportowo-spedycyjny, może jednakże być wykorzystana jako podręcznik pomocniczy dla innych techników transportowych, jak również może stanowić pomoc w samokształceniu dla pracowników komórek transportowych współpracujących z przewoźnikami publicznymi. A. W.

W październiku ub. roku ukazała się na półkach księgarskich praca Jana Moroczniaka pt. „Dokumentacja przewozowa w transporcie międzynarodowym“, wydana nakładem Wydawnictw Komunikacyjnych w Warszawie.

Książka obejmuje dwie części, z których pierwsza poświęcona jest dokumentacji w transporcie kolejowym, druga — dokumentacji w przewozach morskich.

Praca Jana Moroczniaka jest jednym z nielicznych opracowań popularnych z dziedziny dokumentacji transportu kolejowego i morskiego o określonym przeznaczeniu dla najszerszych kadr pracowników spedycji, portów, central handlu zagranicznego i bankowości. Szkoda jednak, że intencje te, wynikające z obu części pracy nie są wyrażone we wstępie, którego brak jest w książce.

Celem pracy jest więc przystępne ujęcie zagadnień dokumentacji przewozowej i uwypuklenie znaczenia jakie posiada dla podniesienia bezpieczeństwa obrotu towarowego dobra znajomość treści dokumentów i techniki posługiwania się nimi. Poszczególne tematy, przedstawione są tak jak je widzi pracownik operatywny, stykający się w codziennej pracy z dokumentacją transportową. Autor, zapewne celowo (i prawdopodobnie z powodu szczytów ram pracy) ograniczył się do omówienia najistotniejszych jego zdaniem zagadnień praktycznych z tego dziedziny, których znajomość niezbędna jest zarówno dla pracowników współdziałających z transportem morskim, jak i międzynarodowym transportem kolejowym. Przeanalizowanie, w jednej książce dokumentacji kolejowej i morskiej jest bardzo celową innowacją, gdyż daje to czytelnikowi możliwość zorientowania się w znaczeniu jakie spełnia dokumentacja obu dziedzin transportu w kompleksie zagadnień związanych z realizacją transakcji handlowej.

W pierwszej części pracy autor wykazuje korzyści wpływające z porozumień kolejowych, które przyczyniają się do ułatwienia obrotu towarowego w skali międzynarodowej. Podkreślając niebezpieczeństwo kolizji norm prawnych, jakie może wyniknąć dla kontrahentów z umowy o przewóz kolejowy, autor uwypukla znaczenie szczegółowego charakteru międzynarodowego prawa przewozowego, które dzięki powszechnemu stosowaniu umożliwia wyeliminowanie, jeśli nie całkowicie to przynajmniej w przeważającym stopniu, tych kolizji.

W szczytłych ramach opracowania trafnie ujęte są charakterystyczne cechy umowy KMT (Taryfa międzynarodowa na przewóz towarów kolejami żelaznymi), jak również obowiązującej od 1 stycznia 1954 r. na terenie Związku Radzieckiego i krajów demokracji ludowej, umowy SMGS (Umowa o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej).

Przeprowadzone przez autora w krótkiej syntezie porównanie obu umów wykazuje wyższość umowy SMGS, z której „przebiega wzajemne zaufanie łączące socjalistyczne koleje i ich uspołecznionych klientów, dążących do wspólnych celów — do wykonania narodowych planów gospodarczych“ — str. 5. Przechodząc do właściwego tematu pracy, autor omawia ogólne zasady zawierania umów o przewóz i sporządzania dokumentacji przewozowej, podkreślając znaczenie prawidłowego wypełnienia listu przewozowego dla wykonania transakcji i uniknięcia sankcji karnych ze strony kolei. W przystępny sposób została omówiona forma listu przewozowego, ustalonego przez umowę SMGS oraz przez umowę KMT.

Część druga pracy poświęcona jest dokumentacji w transporcie morskim.

Przed omówieniem poszczególnych faz poprzedzających zawarcie umowy przewozowej, autor podaje definicję rodzajów żeglugi morskiej a w związku z tym typowe dla nich formy umów. Podane tu definicje nie są dostatecznie wyczerpujące, a niektóre z nich nie zostały wręcz przyswojone przez praktykę. To samo odnosi się do definicji zafrachtowania statku, czego wynikiem jest zawarcie umowy o przewóz, a nie umowy o najem statku. Również termin „warunki liniowe“ użyty tu potocznie dla określenia warunków przewozowych linii należało szerzej omówić, gdyż w istocie oznacza on, że koszty za- i wyladunku towaru ponosi przewoźnik oraz, że operacje przeładunkowe w obu portach będą wykonane wg zasady „tak

szybko jak jest to możliwe“ („as fast as can“). Warto było również zaznaczyć, że nota bukingowa może być nie tylko potwierdzeniem umowy o zarezerwowanie miejsca na statku; „bukowaniem“ nazywamy czynności wykonywane w związku z rezerwowaniem przestrzeni na statku, (a nie umowę jak to podaje autor na str. 27) lecz samą umowę przewozową z czym spotykamy się coraz częściej w naszej praktyce żeglownej.

Naświetlając stosunki prawne w transporcie morskim, autor słusznie zwraca uwagę na ich bardziej skomplikowany charakter w porównaniu z międzynarodowym transportem kolejowym, jednak wyciągnięte z tego praktyczne wnioski, szczególnie w odniesieniu do przewozów liniami regularnymi, wymagałyby obszerniejszego potraktowania. Krótka wzmianka o Konwencji Brukselskiej nie wyczerpuje roli tego międzynarodowego porozumienia w sprawie ujednolicenia niektórych zasad dotyczących konosamentów. Zagadnienia frachtowania statków i dokumentacji umów w żegludze trampowej zostały potraktowane przez autora dość marginesowo, zapewne z uwagi na istnienie w naszej literaturze obszernego opracowania na ten temat, natomiast szerzej omówiony jest konosament. Szkoda, że przy szczegółowej analizie tego dokumentu autor nie podaje w nawiasach terminów w jez. rosyjskim i angielskim, co znacznie podniosłoby wartość pracy.

Rozdział o konosamencie i zakresie wynikającym z niego uprawnień zawiera pewne usterki, gdyż np. podane w nim definicje bądź zwięzają niektóre istotne zagadnienia, bądź też przedstawiają je w sposób niezawsze dostatecznie jasny. Szczególnie systematyka tego rozdziału budzi zastrzeżenia, a zastosowany podział konosamentów nie wydaje się być słuszny.

Przy okazji i w innym miejscu, po konosamentach czarterowych, wspomniane są konosamenty zbiorcze: kwity przewoźnikowe, które to dokumenty powinny być przeanalizowane łącznie w grupie zagadnień liniowych.

Omawiając przekazywanie praw z konosamentu za pomocą indosu, autor ogranicza się tylko do naświetlenia tej sprawy od strony przekazania dyspozycji ładunkiem, pomijając fakt, że przez indos na konosamencie, mogą być przeniesione prawa własności na indosatariusza (warunkowo lub bezwzględnie) jak również, iż może być w ten sposób ustanowione prawo zastawu na towarze.

Wartościową część pracy stanowi rozdział omawiający treść i formę konosamentu. Autor posłużył się tu konosamentem radzieckim, który zalicza się do nowoczesnych dokumentów w transporcie morskim. Wydaje się jednak, że w naszych warunkach gdzie w przewozie polskiej masy towarowej uczestniczą w dużym stopniu linie obce, warto było mocniej podkreślić tendencje normalizacji konosamentów ze zwróceniem uwagi na praktyczne osiągnięcia w tym zakresie (konosamenty „Conlinebill“ i „Conlinehtrubill“).

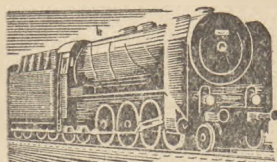
Nazbyt tolerancyjny jest stosunek autora do zagadnienia rewersów składanych przez załadowców w zamian za niezamieszczanie przez kapitana statku uwag kwalifikujących stan towaru. Wydaje się, że należało mocniej podkreślić skutki prawne wynikające z fałszywej deklaracji towaru w konosamencie wobec odbiorcy.

Ponieważ sprawa czystości konosamentów budzi w praktyce najwięcej sporów a kwestia rozstrzygnięcia, która z dodatkowych klauzul czyni konosament nieczystym, obarcza najczęściej najmłodszy personel spedycyjny w porcie, należało również poświęcić więcej uwagi dopisywanym w konosamencie klauzulom i naświetlić, które z nich w istocie mają charakter restrykcyjny. Można też było dla porządku podać definicję czystego konosamentu wg obowiązującego w Polsce zwyczaju, sformułowanego i ogłoszonego przez Polską Izbę Handlu Zagranicznego.

Końcowe rozdziały pracy poświęcone omówieniu technicznych czynności w związku z obiegiem dokumentów w porcie załadowania i w porcie przeznaczenia są opracowane w sposób pogłówny i dają czytelnikowi ilustrację ich przebiegu w praktyce.

W sumie „Dokumentacja przewozowa w transporcie międzynarodowym“ jest pożyteczną pozycją naszej, wciąż jeszcze skromnej, biblioteki techniki obrotu towarowego w handlu zagranicznym.

Recenzje opracował J. Mondalski (Gdynia)



Styczniowy numer „Przeglądu Kolejowego” przynosi szereg ciekawych i interesujących artykułów. Artykuł wstępny Ministra Kolei ob. R. Strzeleckiego zawiera ocenę wykonania planu roku ubiegłego oraz wytycza główne kierunki walki o plan na rok 1955.

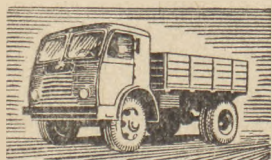
Charakteryzując główne zadania planu, Minister Kolei wskazuje m. in. na konieczność dalszego pogłębienia planowania i wprowadzenie pierwszego etapu planu technicznego pracy kolei, a także ściślejszego powiązania rozkładu jazdy z zadaniami planowymi. Jednym z zadań będzie posunięcie prac w zakresie kierunkowego planowania przewozów.

Inne artykuły tego numeru to: H. Wegnera „Ważniejsze zadania kolei w planie na rok 1955” oraz dwa artykuły poświęcone charakterystyce planu na rok 1955, a mianowicie: T. Świderskiego „Plan przewozów na rok 1955” i M. Tabaki „Charakterystyka planu inwestycyjnego na rok 1955”.

Poza artykułami, dotyczącymi planu na rok 1955 do ciekawszych i interesujących pracowników służb transportowych artykułów „Przeglądu Kolejowego” można zaliczyć: W. Górskiego pt. „Stwierdzenie szkody w prześyśle kolejowej i reklamacja”, F. Doczekala pt. „Ważenie przesyłek kolejowych”.

„Przegląd Kolejowy” z m-cą lutego zawiera m. in. następujące opracowania: K. Dąbrowski omawia w art. „O nowym rozkładzie jazdy pociągów towarowych na rok 1955/56” szereg problemów związanych z tym zagadnieniem. M. in. poruszone są zagadnienia związane z szybkością pociągów i elementami, które określają lub wpływają na szybkość techniczną lub handlową. Inny artykuł, to opracowanie inż. A. Osmyckiego, który omawia aktualne zadania łączności kolejowej w świetle dotychczasowych osiągnięć, wskazując kierunki rozwojowe urządzeń łączności.

Interesujący jest artykuł Cz. Dąbrowskiego p. t. „Zastosowanie pojemników do przewozu towarów”, w którym autor omawia korzyści płynące ze stosowania pojemników oraz podaje wzory przydatne do obliczania efektów ekonomicznych przewozu ładunków w pojemnikach i w innym opakowaniu.



Pierwszy styczniowy numer „Motoryzacji” otworzył artykuł Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego J. Rusteckiego, zatytułowany „U progu roku 1955”. W artykule tym Minister Rustecki scharakteryzował zadania Państwowo-

wej Komunikacji Samochodowej i Centralnego Zarządu Sprzętu Samochodowego na rok 1955 na tle dotychczasowego wykonania planu 6-letniego. Artykuł jest zilustrowany tablicami, zawierającymi ciekawe cyfry rozwojowe przewozów towarowych PKS wg założeń planu 6-letniego i rzeczywistego wykonania.

Drugi ciekawy artykuł, również zawierający szereg zestawień cyfrowych opracowany przez J. Wojciechowskiego, dotyczy wyników walki o bezpieczeństwo w ruchu drogowym w trzech kwartałach 1954 r. Autor artykułu, przedstawiając przyczyny wypadków, które czynią poważne straty w ludziach i sprzęcie apeluje o zaostreżenie walki z wypadkami.

Tematycznie związany z powyższym artykułem, jest artykuł opracowany przez mgr Olechnowicza, zatytułowany „O bezpieczeństwie ruchu pieszego”: między innymi autor artykułu zwraca uwagę na fakt, że obecnie stosowane systemy sygnalizacji przy kierowaniu ruchem pieszym i kołowym nie dają dostatecznego zabezpieczenia pieszym, przekraczającym jezdnię przy sygnale zielonym.

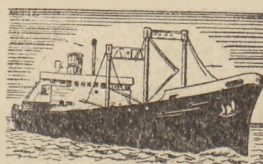
W tymże numerze „Motoryzacji” znajdujemy dalszy

ciąg (III odcinek) opracowania inż. B. Jakubowskiego na temat transportu samochodowego przy budowie Pałacu Kultury i Nauki im. J. Stalina w Warszawie. W tym odcinku autor omawia zagadnienia mechanizacji prac przeładunkowych w transporcie samochodowym.

Z pozostałych artykułów polecamy naszym czytelnikom opracowanie J. Majewskiego „O kalkulację rentowności pracy samochodu ciężarowego w PKS”, dalszy ciąg „Zasad wynagradzania pracowników gospodarstw samochodowych w ZSRR” oraz informacje opracowane przez W. Grochoszyńskiego dotyczące normalizacji w PKS.

W grudniowym numerze miesięcznika „Technika Motoryzacyjna” opublikowany został artykuł mgr inż. A. Tymienieckiego „Przemysł motoryzacyjny na Międzynarodowych Targach Lipskich 1954 r.”. Autor, podkreślając, iż targi lipskie udowodniły poglądowo możliwość współpracy między krajami obozu pokoju a krajami kapitalistycznymi, przedstawił eksponaty prze myślu motoryzacyjnego ZSRR, Chin, Polski, Czechosłowacji, Węgier, Rumunii, NRD, a także państw kapitalistycznych, jak: Holandii, Austrii, Trizonii i Francji.

W tymże numerze „Techniki Motoryzacyjnej” umieszczony został spis artykułów opublikowanych na przestrzeni 1954 r., z którego wynika, że poza problemami technicznymi z zakresu konstrukcji i badań problemów fabrykacyjnych i technologii wytwarzania, publikowane były również artykuły na temat zagadnień ogólnomotoryzacyjnych i organizacyjnych.



W miesięczniku „Technika i Gospodarka Morska” w numerze styczniowym należy zwrócić uwagę czytelników na następujące ciekawe opracowania: mgr Witold Strak w artykule „Zadania przedsiębiorstw gospodarki morskiej w ostatnim roku Planu Sześcioletniego” naświetla osobno

zadania portów, żeglugi morskiej, rybołówstwa i morskich stoczní remontowych.

Dr J. Tarski w artykule pt. „O udoskonalenie planowania w portach morskich” przedstawia wyniki pracy komisji w zakresie wskaźnika podstawowej produkcji portu, wskaźników czasu postoju statków, metody obliczania potrzebnej ilości robotników przeładunkowych i nośnika kosztu własnego w porcie.

K. Gruszczyński w artykule „Socjalistyczna opieka nad ładunkiem w transporcie morskim” dzieli ten poważny dla gospodarki morskiej problem na trzy węzłowe części: uszkodzenie ładunków, kradzieże i rozbieżności na skutek omyłek w kontroli ilościowej, omawiając każde zagadnienie osobno.

* * *

W numerze styczniowym mies. „Miasto” opublikowany został artykuł Bohdana Sznera „W sprawie węzłów ulicznych”, w którym autor stwierdza, że dotychczasowe doświadczenia w zakresie komunikacji miejskiej uczą, iż większość trudności komunikacyjnych występuje właśnie na węzłach wskutek zagęszczenia i zakłóceń ruchu. Rozmieszczenie zatem i sposób rozwiązywania węzłów, o których autor szczegółowo pisze w artykule, decyduje bardzo często o warunkach komunikacyjnych całego miasta, określając zarówno przełotność tras i możliwe do osiągnięcia szybkości, jak dogodność i bezpieczeństwo ruchu. W tymże numerze „Miasto” podaje spis artykułów opublikowanych w miesięczniku w 1954 r., z którego wynika, że zagadnieniom komunikacji poświęconych było 12 artykułów.

W nr 1/55 (styczeń) w miesięczniku „Gospodarka mińska” ukazał się interesujący branżowców artykuł mgr Leszka Kumora pt. „Zagadnienie wentylacji wagonów lodowni przy transporcie mięsa”.

Cena egzemplarza 6 zł

