

TRANSPORT

**MIESIĘCZNIK POŚWIECONY
EKONOMICZNE TRANSPORTU**



**ROK VII
WARSZAWA
KWIECIEŃ
1955**

Nr 4



S P I S T R E Ś C I

	Str.
STANISŁAW MROCZEK — Metody organizacji racjonalnych przewozów ładunków	97
JAN MOROCZNIK — Cel i formy działalności spedycji krajowej	101
E. SOBOLEWSKI i E. TABACZYŃSKI — Niektóre zagadnienia z zakresu problematyki masowej komunikacji miejskiej (część I)	105
ZBIGNIEW MIKA — Niektóre zagadnienia roszczeniowe w dekrete o przewozie przesyłek i osób kolejami	107
ZB. KISIELIŃSKI — Kierunki pracy Instytutu Naukowo-Badawczego Kolejnictwa w r. 1955	110
Z. JĘDRZEJEWSKI — O właściwe wykorzystanie posiadanego zaplecza technicznego	113
FR. GRONOWSKI — Harmonogram ruchu jako plan pracy eksploatacyjnej taboru w żegludze śródlądowej	116

TRANSPORTOWCY PISZĄ

W. WĘGIELEK — Wykonywanie przewozów nieuzasadnionych gospodarczo	118
--	-----

DZIAŁ INFORMACYJNY

— Obowiązek podstawiania wagonów na podstawie planów pięciodniowych	118
— Żywienie załóg na polskich statkach handlowych	118
— Opłaty za świadczenia służby zdrowia na obszarze morskich portów i przystani	119
— Uprawnienia do nakładania grzywien na drogach wodnych	119
— Karanie za wykroczenia żeglugowe na drogach wodnych	119
— Gospodarka butlami do gazów technicznych	119
— Tytuły naukowe w dziedzinie transportu	119
— Biuletyn cen	120
— Zasady organizowania współzawodnictwa pracy	120
— TARYFY I ZARZĄDZENIA	121

NOTATKI

— Upadek transportu kolejowego w Niemczech Zachodnich	121
---	-----

KRONIKA

— Narada w sprawie działalności spedycji PKS	123
— Z działalności Sekcji Ekonomiki Transportu PTE	123
— Z Instytutu Morskiego	124
— Kurs przygotowawczy do egzaminu na stopień inżyniera	125
— JAK PRACUJĄ NASI TRANSPORTOWCY	127

CO CZYTAĆ

— T. LEŚNIAK — Nowe książki z dziedziny mechanizacji transportu (III str. okładki)

Z PRASY FACHOWEJ

(IV str. okładki)

Z d j ę c i e na pierwszej stronie okładki przedstawia wyładunek ze statku w porcie Gdyni-
skim szlachetnych skór importowanych do Polski.

Z d j ę c i a na pierwszej stronie treści przedstawiają przodowników pracy w transporcie.
Na zdjęciu z lewej strony konduktor autobusu PKS, Stanisław Bandebura, wzorowy pracownik
i przodownik pracy. Wyrabia przeciętnie kwartalnie około 150 proc. normy. Załoga tego auto-
busu współzawodniczy o tytuł wzorowej obsługi. Na zdjęciu z prawej strony, wzorowy kierowca
I stopnia, Władysław Niesiołowski, przejechał na autobusie marki „Fiat“ 150.000 km bez napra-
wy głównej. Oszczędza paliwo i ogumienie oraz jeździ bez awarii.

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

Redaguje Komitet Redakcyjny

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

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

Zamówienia i wpłatę na prenumeratę przyjmują urzędy pocztowe oraz listonosze miejscy i wiejscy.
Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju za zleceniem wysyłki zagranicę udziela
oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch“ Sekcja Eksportu,
Warszawa, Al. Jerozolimskie 119, tel. 805-05

Cena egzemplarza 6 zł. Prenumerata półroczna 36 zł, roczna 72 zł.

Drukarnia RSW „Prasa“, Al. Jerozolimskie 125. Zam. 541. B-6-3491. Nakł. 5.360.



TRANSPORT

MIESIĘCZNIK



Rok VII

Warszawa, kwiecień 1955 r.

Nr 4

STANISŁAW MROCZEK (Warszawa)

Metody organizacji racjonalnych przewozów ładunków

Jedno z najważniejszych zadań, które powinno zostać zrealizowane w 1955 roku w gospodarce narodowej, polega na oparciu obowiązującego systemu planowania przewozów na naukowych podstawach organizowania przewozów racjonalnych. Można w ten sposób wyzwolić ogromne rezerwy ukryte dotychczas w gospodarce narodowej. Oszczędności w zakresie niezbędnych nakładów na transport, które można tą drogą uzyskać sięgają setek milionów złotych. Istnieje możliwość uwielokrotnienia tych rezerw z chwilą, gdy powstaną warunki do oparcia na racjonalnych kierunkach przewozowych pracy eksploatacyjnej transportu kolejowego.

Uchwały III-go Plenum wskazują na zagadnienie pełnego zaspokojenia potrzeb gospodarki narodowej na przewozy — jako na podstawowe zadanie transportu w 1955 roku. Uchwały te podkreślają jednocześnie, że poszczególne Ministerstwa, wspólnie z Ministerstwem Kolei, powinny podjąć energiczną walkę o eliminację nieracjonalnych przewozów i osiągnąć znaczne skrócenie średniej odległości przewozów artykułów masowych i ograniczenie czasu przetrzymywania wagonów pod rozładunkiem i załadunkiem.

Jest rzeczą oczywistą, że skuteczna walka z wszelkiego rodzaju przewozami nieracjonalnymi jest możliwa tylko w oparciu o dokładnie opracowany system organizacji przewozów i kierunkowego ich planowania. Zadanie III-go Plenum może być zrealizowane w pełni tylko pod warunkiem należytego opracowania tych zagadnień i wdrożenia ich do praktyki planowania gospodarczego w naszym kraju.

Inne metody walki z nieracjonalnymi przewozami, jak np. próby podejmowania działalności w tym kierunku w oparciu o plany 5-dniowe lub też w oparciu o analizę wykonanych przewozów po sieci kolejowej — są środkami, stosowanie których nie może przynieść pełnych rezultatów.

Przebieg prac nad zasadami kierunkowego planowania przewozów w transporcie kolejowym pozwala przypuszczać, że zalecenia II-go Zjazdu w tym zakresie zostaną wkrótce wykonane i kierunkowe planowanie przewozów stanowić będzie jeden z podstawowych obowiązków nadawców. Planowanie kierunkowe obejmie około 80% wszystkich ładunków przewożonych kolejami normalnotorowymi, co pozwoli oprzeć na planach kierunkowych organizację pracy eksploatacyjnej kolei. Tryb kierunkowego planowania przewozów przewiduje daleko idące zróżnicowanie sporządzania planów kierunkowych dla poszczególnych ładunków w zależności od obowiązujących dla tych ładunków trybów planowania zbytu i rozdziału gotowej produkcji. Jedną z podstawowych zasad, która powinna znaleźć pełny wyraz w formach kierunkowego planowania przewozów, polega na tym, aby maksymalnie przybliżyć tryb kierunkowego planowania przewozów ładunków do obowiązujących postanowień w zakresie planowania zbytu i rozdziału gotowej produkcji. Jest sprawą nader istotną, aby wprowadzenie kierunkowego planowania przewozów pociągnęło za sobą możliwie najmniejszą ilość zmian w planowaniu zbytu, nie oddziaływało w kie-

runku zmniejszenia elastyczności systemu dystrybucji, nie wydłużało nadmiernie terminów sporządzania planów dostaw i nie utrudniało organom zbytu wykonywania podstawowego ich zadania, polegającego na sprawnym i terminowym zaopatrywaniu ludności i poszczególnych gałęzi gospodarki narodowej.

Trzeba zdać sobie również sprawę z tego, że szereg zmian w zakresie obowiązujących metod i terminów sporządzania planów zbytu okażą się niezbędnymi dla oparcia kierunkowych planów przewozowych na realnych podstawach. Wynika to stąd, że zasady planowania zbytu i dystrybucji w przeważającej mierze nie uwzględniały dotychczas zagadnień oszczędności transportowych przy planowaniu dostaw. Z wytycznych II-go Zjazdu i uchwał III-go Plenum wynika konieczność dokonania zasadniczego przełomu w tym zakresie. W całym aparacie zbytu i zaopatrzenia we wszystkich działach gospodarki narodowej powinna znaleźć pełne zrozumienie zasada, że proces obrotu towarowego należy tak organizować, aby przy jak najmniejszych wydatkach na transport osiągnąć jak najlepsze zaspokojenie potrzeb nabywców. Terminowa i regularna dostawa artykułów dobrej jakości i w asortymencie odpowiadającym zapotrzebowaniu powinna iść w parze z zapewnieniem właściwych kierunków przewozowych oraz maksymalnym zmniejszeniem pracy przewozowej.

* * *

W kierunkowych planach przewozowych powinny znaleźć pełny wyraz zasady racjonalnej organizacji przewozów. Może to nastąpić tylko wtedy, jeżeli sporządzające plany kierunkowe służby zbytu ministerstw i podległych im jednostek zapoznają się z tymi zasadami i nauczą się stosować je w praktyce. Nie jest to zadanie łatwe. Zaznajomienie nadawców z metodami racjonalnej organizacji przewozów będzie wymagało znacznego wzbogacenia ich wiadomości z zakresu ekonomiki transportu. Niezbędne będzie w tym zakresie zorganizowanie w ramach poszczególnych ministerstw szerokiego szkolenia kursowego. Jednocześnie Instytuty Naukowo-Badawcze powinny podjąć i wykonać szereg prac analityczno-badawczych dla ustalenia jak najbardziej ekonomicznych dróg przemieszczania ładunków.

Istotny cel organizacji racjonalnych przewozów polega na tym, aby powiązanie miejsc nadania ładunków z miejscami ich przeznaczenia, wyrażone w kierunkowym planie przewozów, zapewniło jak najmniejszą pracę przewozową. Obok tego podstawowego momentu powiązanie to powinno uwzględniać racjonalne wykorzystanie innych środków transportowych, współpracujących z transportem kolejowym, powinno stwarzać warunki dla marszrutyżacji przewozów oraz uwzględniać określone wyjątki od głównej zasady (najmniejszej pracy przewozowej), wtedy, kiedy opłaca się z punktu widzenia kosztów eksploatacyjnych kolei i czasu dostawy ładunków wybrać drogę dłuższą, aby ominąć nadmierne obciążone linie lub węzły, albo też linie bardzo słabo technicznie wyposażone.

Nie biorąc na razie pod uwagę warunków dodatkowych, które powinny spełniać służby zbytu przy organi-

zowaniu racjonalnych przewozów, należy stwierdzić, że znalezienie ze wszystkich możliwych wariantów połączeń, wariantu optymalnego zapewniającego najmniejszą pracę przewozową jest ich głównym zadaniem w organizacji przewozów. Przy określonej ilości miejsc produkcji i miejsc spożycia na obszarze kraju istnieje wiele możliwości ich wzajemnego połączenia. Gdyby przyjąć zasadę, że każde miejsce produkcji może być łączone z miejscem spożycia, to ilość możliwych wariantów wzajemnych powiązań będzie bardzo szybko wzrastała w miarę wzrostu ilości miejsc. Dla dwóch miejsc produkcji i dwóch miejsc spożycia będą możliwe dwa połączenia, dla czterech miejsc nadania i czterech miejsc spożycia ilość połączeń wzrośnie do 24, dla pięciu — połączenia wzrosną do 120 itd. Istnieją określone metody obliczania dla zadanej ilości miejsca produkcji i spożycia wariantów optymalnych z punktu widzenia najmniejszej pracy przewozowej. Metody te stosowane dla racjonalnej organizacji przewozów w ZSRR znajdują również szerokie zastosowanie w naszych warunkach. W Związku Radzieckim stosuje się dla znalezienia najmniejszego sumarycznego przebiegu ładunków dwie zasadnicze metody: metodę graficzno-analityczną oraz metodę zestawienia różnic odległości.

Metoda graficzno-analityczna polega na przeprowadzeniu analizy geograficznego rozmieszczenia miejsc produkcji i spożycia oraz łączących te miejsca linii kolejowych. Przy stosowaniu tej metody należy nanieść na mapkę sieci kolejowej miejsca produkcji i spożycia i łączyć je kolejno, zaczynając od któregośkolwiek miejsca znajdującego się na obwodzie mapy. Najpierw dokonuje się połączeń tzw. niewątpliwych, a pozostałe przesądza się w drodze wyboru z możliwych wariantów najbardziej racjonalnego. Metoda graficzno-analityczna jest stosunkowo mało skomplikowana i z tego względu posiada duże praktyczne znaczenie. W całym szeregu przypadków może ona mieć jedynie pomocnicze znaczenie, czasem też nie można stosować jej wcale. Możliwość stosowania tej metody jest w dużej mierze uzależniona od umiejętności określania przewozów nieracjonalnych wszelkiego typu, jak: przeciwbieżne (jawne i ukryte), przewozy krzyżujące się, zbyt dalekie, zbędne lub przewozy, z których wynikają zboczne potoki wagonowe. Posiada to o tyle doniosłe znaczenie, że przeprowadzane dla połączenia miejsc nadania i spożycia rozumowanie polega w dużej mierze na wyborze takiego wariantu połączenia, który nie podpada pod jedno z pojęć nieracjonalnych przewozów, określonych wyżej.

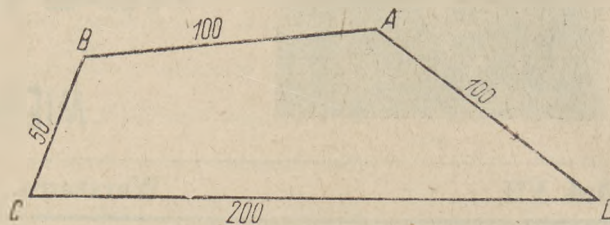
Z tego względu warto poświęcić nieco miejsca omówieniu najważniejszych grup przewozów nieracjonalnych. Przewozy przeciwbieżne stanowią rodzaj przewozów nieracjonalnych, stosunkowo łatwych do rozpoznania, a zatem do wyeliminowania z planu przewozowego. Można je podzielić na przewozy przeciwbieżne jawne i ukryte. Przypadek jawnych przeciwbieżnych przewozów zachodzi wówczas, gdy jednakowe ładunki przewozi się po tej samej trasie w przeciwnych kierunkach. Zjawisko to ilustruje poniższy rysunek. Miejsca A i D produkują jednakowe towary i zaopatrują w nie miejsca spożycia B i C.



W przypadku uwidocznionym na rysunku na trasie BC występuje zjawisko jawnego, przeciwbieżnego przewozu. Celem wyeliminowania tych przewozów miejsce produkcji A powinno zaopatrywać miejsce spożycia B, a miejsce produkcji D odpowiednio miejsce spożycia C. Może to nastąpić wtedy, gdy zarówno A i D dysponują odpowiednią ilością masy towarowej, aby zaspokoić w pełni potrzeby najbliższych położonych punktów spożycia. W razie, gdy jeden z tych punktów (np. D) nie posiada dostatecznej ilości artykułów niezbędnych dla zaspokojenia potrzeb najbliższego położonego miejsca spożycia (C), należy zadysponować do tego miejsca całą jego produkcję, a pozostały niedobór uzupełnić produkcją najbliższego położonego zakładu (A).

Zjawisko ukrytych przeciwbieżnych przewozów zachodzi wówczas, gdy jednakowe ładunki przewozi się w przeciwnych kierunkach po różnych trasach. Przy-

padek tego rodzaju przewozów przedstawia niżej umieszczony rysunek.



Miejsce produkcji A zaopatruje miejsce spożycia B, natomiast miejsce produkcji C zaopatruje miejsce spożycia D. Założmy, że zarówno do B, jak i D przewozi się jednakowe ilości ładunków np. 200 ton w okresie roku. Uwidocznione na rysunku odległości pomiędzy poszczególnymi punktami wskazują, że bardziej racjonalna z punktu widzenia transportowego organizacja dostaw polega na zaopatrywaniu miejsca B z zakładu położonego w C oraz miejsca D z zakładu położonego w A. Potwierdza to obliczenie niezbędnej dla zapewnienia dostaw pracy przewozowej w obu wariantach. Przy organizacji dostaw, w gorszym wariantcie przewozowym, wielkość przewozów wyniesie:

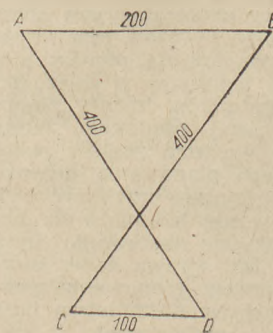
$$P_1 = 200 \text{ t} \times 100 \text{ km} + 200 \text{ t} \times 200 \text{ km} = 60.000 \text{ tkm}$$

W drugim, bardziej racjonalnym przypadku organizacji dostaw, przewozy wyniosą:

$$P_2 = 200 \text{ t} \times 50 \text{ km} + 200 \text{ t} \times 100 \text{ km} = 30.000 \text{ tkm}$$

Tak więc wielkość nadmiernych, niepotrzebnych przewozów spowodowanych przeciwbieżnymi: ukrytymi przewozami w przytoczonym przykładzie wyniesie 30.000 tkm. Nieracjonalne przeciwbieżne przewozy, zarówno jawne, jak i ukryte, stanowią nader często występujące na naszej sieci kolejowej zjawisko marnotrawstwa gospodarczego. Wynikają one nie tylko z nieuwzględnienia w planach zbytu zasad ekonomiki transportu, ale zdarzają się często wskutek mylnych dyspozycji wysyłkowych. W grudniu 1953 r. i w styczniu 1954 r. składy i rejonowe biura sprzedaży wysłały z terenu DOKP Stalinogród i Lublin do Warszawy ponad 100 wagonów z różnymi wyrobami hutniczymi. Stwierdzono, że takie same wyroby były przewożone po tych samych trasach do Lublina i Stalinogrodu. W sierpniu 1954 r. z Małaszewicz zadysponowano ok. 500 wagonów rudy do Maczek, którą następnie składowisko Maczki wysłało w kierunku przeciwnym do Częstochowy i Herb Starych. Podobne przypadki zdarzały się w przewozach węgla kamiennego, piasku i żwiru oraz innych artykułów.

Pod określeniem przewozów krzyżujących się rozumiemy przewozy jednakowych ładunków, przecinające się w jakimś węźle kolejowym lub łączące się w tym węźle w jeden potok ładunkowy, tj. biegnące począwszy od tego węzła w jednym kierunku. Nie wszystkie przewozy krzyżujące się są przewozami nieracjonalnymi. W całym szeregu przypadków przewozy krzyżujące się, a zwłaszcza łączące się w węźle kolejowym w jeden potok ładunkowy, są przewozami racjonalnymi. Jednakże grupa przewozów krzyżujących się wymaga przy planowaniu dostaw szczególnie dokładnej analizy ze względu na duże możliwości popełnienia błędów i przesądzenia w ten sposób nieracjonalnego charakteru przewozów. Poniższy przykład przedstawia przypadek przewozów krzyżujących się nieracjonalnych.



Miejsca produkcji A i C wysyłają ładunki do miejsc spożycia B i D. Zachodzi niewątpliwie zjawisko nieracjonalnego przewozu krzyżującego się, ponieważ przy założeniu jednakowej ilości zapotrzebowania danego artykułu przez miejsca B i D (np. 200 ton), można by zaspokoić w pełni ich potrzeby, organizując przewóz z A do B i z C do D. Potwierdza to obliczenie niezbędnych dla zapewnienia dostaw przewozów w jednym i drugim przypadku.

$$P_1 = 200 \times 400 + 200 \times 400 = 160.000 \text{ tkm}$$

$$P_2 = 200 \times 100 + 200 \times 200 = 60.000 \text{ tkm}$$

Tak więc nieracjonalne przewozy krzyżujące się narażają gospodarkę narodową w omawianym przypadku na niepotrzebne wydatkowanie 100 tys. tkm przewozów.

Poniższy przykład przedstawia przypadek nieracjonalnych przewozów krzyżujących się przyłączeniu się ich w jeden potok w węźle kolejowym,

Miejsce produkcji A wysyła ładunki do miejsca spożycia D, a miejsce produkcji C do miejsca spożycia B. W węźle kolejowym C następuje połączenie obu potoków ładunkowych w jeden potok na trasie CD. Analiza tych przewozów wskazuje, że bardziej racjonalną byłaby taka organizacja dostaw, w ramach której

miejsce produkcji A zaopatrywałoby potrzeby miejsca B, a miejsce produkcji C — potrzeby miejsca D. Potwierdza to obliczenie wielkości niezbędnych przewozów w obu przypadkach. Załóżmy, że miejsca B i D zużywają po 200 ton dostarczanych im artykułów. Wówczas wielkość przewozów dla obu przypadków wyniesie:

$$P_1 = 200 \times 400 + 200 \times 400 = 160.000 \text{ tkm}$$

$$P_2 = 200 \times 400 + 200 \times 200 = 120.000 \text{ tkm}$$

Tak więc bardziej racjonalna organizacja dostaw w omawianym przykładzie umożliwi zmniejszenie przewozów o 40 tys. tkm.

Do nieracjonalnych przewozów zaliczamy przewozy zbyt dalekie, tj. dokonywane w warunkach, gdy można te same artykuły przywieźć z miejscowości położonych bliżej. Do zbyt dalekich przewozów, dokonywanych kolejami, można zaliczyć znaczną część przewozów piasku, żwiru, kamienia i cegły. Wyeliminowanie w drodze ścisłej rejonizacji produkcji i spożycia tych artykułów jest niezbędnym warunkiem wykonania zadań planowych w zakresie zmniejszenia średniej odległości przewozu. Zbyt dalekie przewozy występują również i w zakresie innych artykułów i są najczęściej wynikiem niezastanowienia się nad słusznością dyspozycji wysyłkowej. W roku 1954 przewieziono kolejami duże ilości warzyw z Przemysła do Rzepina oraz z Łęczycy do Gdańska i Szczecina. Nie ulega wątpliwości, że można było znaleźć dla zaspokojenia tych potrzeb bliżej położone zaplecza warzywnicze i uniknąć dużych strat, jakie poniosła gospodarka narodowa na skutek nadmiernych przewozów oraz w wyniku psucia się dużych ilości warzyw, narażonych na długotrwały transport.

Kolejną grupę przewozów nieracjonalnych stanowią przewozy zbędne. Należą do nich przewozy dokonywane w warunkach, gdy przewozi się towar do miejsca już posiadającego ten sam towar w dostatecznej ilości. Reekspedycje wagonowe z reguły wywołują zjawiska przewozów zbędnych. O rozmiarach niedociągnięć w tym zakresie świadczy fakt, że w ciągu 11 miesięcy 1954 r. dokonano przeszło 5.000 nieuzasadnionych gospodarczo reekspedycji przesyłek wagonowych, z której to ilości przypada na przemysł rolno-spożywczy około 900, handel wewnętrzny ok. 800 oraz na organizację skupu przeszło 1000.

Przewozy zbędne powstają w wyniku nieuwzględniania w planach dostaw zagadnienia kosztów transportu. Często wynikają one na skutek braku powiązania pomiędzy różnymi organizacjami, dysponującymi tymi samymi artykułami. Zdarza się wówczas, że jedna organizacja przewozi określony towar do danej miejscowości, natomiast inna — ten sam towar z tej miejscowości wywozi. Skuteczna walka z przewozami zbędnymi wymaga zatem poza eliminowaniem tego rodzaju przewozów przy ustalaniu planu dostaw organizowania operacji wymiennych między różnymi organizacjami, dysponującymi tym samym ładunkiem. Wielką

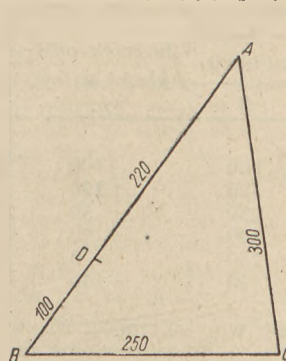
rolę spełnić może w tym zakresie kierunkowe planowanie przewozów oraz inicjatywa w zakresie organizowania operacji wymiennych, z którą winny występować organizacje kolejowe przyjmujące plany przewozowe.

Przy stosowaniu metody graficzno-analitycznej dla zapewnienia pełnej racjonalizacji przewozów w trakcie sporządzania planów zbytu, organizacje zbytu powinny mieć na uwadze poza względami omówionymi wyżej, a sprowadzającymi się w zasadzie do uniknięcia nadmiernych i nieuzasadnionych gospodarczo przewozów również i zagadnienie wpływów ustalanych kierunków przewozowych na pracę eksploatacyjną kolei. Niektóre rodzaje przewozów ujemnie wpływają na pracę kolei, utrudniają pracę stacji rozrządowych, zmniejszają zdolność przewozową i nie pozwalają na osiągnięcie albo zmniejszają możliwość osiągnięcia szeregu efektów ekonomicznych w pracy eksploatacyjnej.

Do tego typu przewozów nieracjonalnych z punktu widzenia kryteriów techniczno-ekonomicznych kolejnictwa zalicza się przewozy, które pociągają za sobą zboczne potoki wagonowe, przewozy na krótkie odległości oraz przewozy nie pozwalające na organizację marszrut przewozowych.

Zagadnienie przewozów dokonywanych na krótkie odległości oraz sprawa marszrutyzacji przewozów stanowią temat dość często omawiany w prasie fachowej. Z tego względu należałoby się nieco zatrzymać tylko nad sprawą przewozów, wywołujących zboczne potoki wagonowe. Zboczny potok wagonowy powstaje wtedy, gdy potok ładunkowy zmienia zasadniczo kierunek, przecinając w stacjach węzłowych linie kolejowe. Zmiana kierunku pociąga za sobą konieczność dodatkowej pracy rozrządowej, inaczej mówiąc, przestawiania wagonów z jednego kierunku na inny. W całym szeregu przypadków przewozy tego rodzaju są nieuniknione. Ma to miejsce wtedy, gdy nie ma innej możliwości zaspokojenia potrzeb odbiorcy i ładunek musi być przewożony przez stację węzłową ze zmianą kierunku. Jednakże w szeregu przypadków można dostawy tak organizować, aby ilość tego rodzaju przewozów była jak najmniejsza. Zasada ta powinna być należyście uwzględniana w trakcie ustalania kierunków przewozowych przez organizacje zbytu.

Drugą metodą organizowania racjonalnych przewozów jest metoda zestawiania różnic odległości. Przy stosowaniu tej metody dokonuje się najpierw orientacyjnego przydziału miejsc spożycia do miejsc produkcji, przydzielając do poszczególnych grup miejsc produkcji miejsca spożycia, znajdujące się w zasięgu ich rejonu ciężenia. Z kolei analizuje się wyodrębnione w ten sposób grupy, rozbijając je na podgrupy, które nie powinny zawierać więcej, jak dwa miejsca produkcji. W drodze zestawienia odległości punktów spożycia od obu miejsc produkcji i ich porównania otrzymuje się kryteria kolejności wzajemnego wiązania miejsc produkcji z miejscami spożycia. Sposób praktycznego zastosowania metody zestawiania różnic odległości przedstawia następujący przykład:



trasy, które przebiegną ładunki w pierwszej i w drugiej alternatywie, otrzymamy następujące wyniki:

I

Założmy, że z miejsc produkcji A i B są zaopatrywane miejsca spożycia C i D, przy czym w C i D zużywane są jednakowe ilości produkcji. W danym przypadku istnieją dwie możliwości zorganizowania dostaw. W pierwszym wariancie punkt A będzie zaopatrywać D, natomiast punkt B będzie zaopatrywać C. W drugiej alternatywie z punktu A produkcja będzie dostarczana do B, C natomiast — z punktu B do D. Gdy dodamy do siebie

A zaopatruje D — 220 km
B zaopatruje C — 250 km
łączna trasa 470 km

II	A zaopatruje C — 300 km
	B zaopatruje D — 100 km
	łącna trasa 400 km

Porównując obie trasy, wybieramy alternatywę drugą, jako bardziej oszczędną. Do tego samego wyniku można dojść bez obliczania długości tras i wielkości przewozów (co w przypadku dużej ilości miejsc spożycia może się okazać czynnością bardzo pracochłonną), stosując metodę zestawiania różnic odległości. W tym celu dla przytoczonego przykładu należy sporządzić następującą tablicę:

Miejsce przeznaczenia ładunków	Odległość w km od miejsc produkcji		Różnica odległości w km
	A	B	
Miejsce D	220	100	- 120
Miejsce C	300	250	- 50

Znak — w rubryce „różnica odległości w km“ odnosi się do miejsca produkcji wpisanego na pierwszym miejscu w tablicy różnic odległości. Znak ten jest umownym oznaczeniem, wskazującym, że w danym przypadku miejsce produkcji A jest gorzej położone (dalej) w stosunku do miejsca spożycia, aniżeli miejsce produkcji B. Gdyby miejsce produkcji A położone było dogodniej (bliżej) w stosunku do miejsc spożycia, wówczas przed wielkościami bezwzględnych różnic odległości, należałoby postawić znak +. Posługując się tablicą różnic odległości, przydzielamy w pierwszej kolejności miejsce produkcji B do miejsca spożycia D i miejsce A do C. Wybieramy w ten sposób optymalną alternatywę przewozową. Gdyby wielkości bezwzględne oznaczone znakiem +, oznaczającym, że miejsce A jest dogodniej położone w stosunku do miejsc spożycia aniżeli miejsce C, wówczas A należałoby przydzielić do D, natomiast B do C.

Zasady posługiwania się metodą różnic odległości lepiej zilustruje przykład, w którym do dwóch miejsc produkcji należy przydzielić większą ilość miejsc spożycia. Założmy, że odległości miejsc spożycia od miejsc produkcji A i B przedstawiają się następująco:

C	odległe jest od A o 500 km, od B o 600 km
D	„ „ od A o 400 km, od B o 500 km
E	„ „ od A o 300 km, od B o 250 km
F	„ „ od A o 350 km, od B o 400 km
G	„ „ od A o 250 km, od B o 250 km,
H	„ „ od A o 250 km, od B o 100 km

Zestawia się tablicę różnic odległości w/g zasad określonych powyżej.

Miejsca przeznaczenia ładunków	Odległość w km od miejsc produkcji		Różnica odległości w km
	A	B	
C	500	600	+100
D	400	520	+120
E	300	250	- 50
F	350	400	+ 50
G	250	250	0
H	250	100	-150

Gdyby ułożyć powyższą tabelę w/g kolejności różnic odległości w stosunku do punktu A, to zestawienie takie stanowiłoby tablicę kolejności wiązania miejsc spożycia z miejscami produkcji.

Tablica taka, odczytywana od góry do dołu, wskazuje na kolejną celowość wiązania miejsc spożycia z miejscem produkcji A. Odczytywana natomiast od dołu do góry, wskazuje na celowość kolejnego wiązania miejsc spożycia z miejscem produkcji B. Ustalona w

Miejsca przeznaczenia ładunków	Odległości w km od miejsc produkcji		Różnica odległości w km
	A	B	
D	400	520	+120
C	500	600	+100
F	350	400	+ 50
G	250	250	0
E	300	250	- 50
H	250	100	-150

ten sposób kolejność obowiązuje dla wszelkiego rodzaju przypadków ilości masy towarowej, znajdującej się w miejscach A i B. Jeżeli produkcja A wystarcza tylko dla zaspokojenia potrzeb miejsca D i tylko części potrzeb miejsca C, to pozostałe potrzeby miejsca C, jak i potrzeby innych miejsc spożycia — zaspakajają miejsce produkcji B. W przypadku dostatecznej ilości masy towarowej zarówno w miejscu A jak i B, miejsce A należy powiązać z miejscami spożycia D, C i F, a miejsce produkcji B z miejscami spożycia E i H. Miejsce spożycia G może być z jednakowym skutkiem dla wielkości niezbędnych przewozów połączone dowolnie z A lub B.

Ustalona w oparciu o metodę zestawiania różnic odległości tablica kolejności przewozów pozwala na określenie optymalnej z punktu widzenia najmniejszych przewozów alternatywy. Każda inna alternatywa wiązania miejsc produkcji z miejscami spożycia będzie z punktu widzenia transportowego alternatywą gorszą, pociągającą za sobą nieuzasadnione zwiększenie przewozów.

Nie we wszystkich przypadkach można należyście rozwiązać zagadnienie racjonalnej organizacji przewozów przez zastosowanie omówionych wyżej metod graficzno-analitycznej i zestawiania różnic odległości. Zdarza się, że metody te nie wystarczają. Ma to miejsce wtedy, gdy wzajemny układ miejsc produkcji i miejsc spożycia uniemożliwia w drodze stosowania metody graficzno-analitycznej rozbięcia układu na podgrupy, zawierające nie więcej, jak dwa miejsca produkcji. W takich przypadkach dla ustalenia optymalnej alternatywy przewozowej stosuje się trzecią metodę obliczeniową dla układu o „cyklicznej zależności“ wzajemnego układu miejsc produkcji i miejsc spożycia. Metoda obliczeniowa dla układów o cyklicznej zależności wymaga oddzielnego omówienia, ze względu na konieczność wyczerpującego naświetlenia tej sprawy. Znajomość tej metody przez pracowników aparatu zbytu jest również niezbędna, jak znajomość dwóch metod poprzednich. *)

Przy rozpatrywaniu poszczególnych metod znajdowania optymalnej alternatywy przewozowej zagadnienie najmniejszych przebiegów ładunków występowało jako kryterium decydujące. Trzeba zdać sobie sprawę, że nie we wszystkich przypadkach może wyłącznie decydować kryterium najmniejszego przebiegu. Niekiedy organy zbytu mogą wybrać przy łączeniu miejsc produkcji z miejscami spożycia alternatywę mniej wygodną z punktu widzenia transportowego, ale zapewniającą za to pełne i terminowe dostawy. Zdarzyć się również może, że celowe i uzasadnione z punktu widzenia interesów gospodarki narodowej upłynnienie nadmiernych remanentów, albo też konieczność stworzenia w miejscu spożycia dużych zapasów mogą spowodować wybór gorszej alternatywy przewozowej. Decydować jednakże o racjonalnej organizacji przewozów powinna zasada, że kryterium najmniejszego przebiegu występuje w trakcie łączenia miejsc produkcji z miejscami spożycia, jako kryterium najważniejsze, a wyjątki od tego dopuszczalne są tylko wtedy, gdy znajdują one uzasadnienie ekonomiczne.

W niektórych przypadkach wybór gorszej alternatywy przewozowej może wynikać z momentów czysto transportowych jak np. celowości wykorzystania próż-

*) Wyczerpujące omówienie metody obliczania optymalnej alternatywy przewozowej dla układów o cyklicznej zależności znaleźć można w książce „Planowanie przewozów ładunków“, Z. N. Parijskaja, A. N. Tołstoj, A. B. Moc, wyd. ros. 1947 r.

nego przebiegu wagonów kolejowych. W przypadkach takich opłaca się bardziej wybrać dłuższą drogę dla przewozu ładunków, ponieważ zmniejszenie kosztów przewozów, uwzględniając zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych kolei, będzie znacznie większe, niż przy alternatywie najmniejszej drogi przewozowej.

Aby organizowanie racjonalnych przewozów ładunków mogło znaleźć w organizacjach zbytu szerokie praktyczne zastosowanie, powinny być spełnione dodatkowe warunki w zakresie podjęcia szeregu prac przygotowawczych. Łączenie miejsc produkcji z miejscami spożycia może się odbywać zarówno na szczeblu centralnym, jak też i w podległych poszczególnym ministerstwom jednostkach. Byłoby czynnością zbyt pracochłonną, a w szeregu przypadków niemożliwą do wykonania, aby organizacje zbytu, sporządzając plan przewozów w/g kierunków, przeprowadzały każdorazowo skomplikowane obliczenia w/g umówionych metod dla dziesiątków miejsc produkcji i spożycia. Organizacje te powinny otrzymać od jednostek zwierzchnich, względnie, gdy rozdział produkcji odbywa się na szczeblu centralnym — opracować same — ramowe wytyczne dla łączenia miejsc produkcji z miejscami spożycia w postaci tzw. schematów normalnych potoków ładunków. Schematy takie powinny być opracowane w skali całego kraju dla ładunków bilansowanych i rozdzielanych centralnie, na podstawie regionalnych bilansów produkcji i spożycia tych artykułów. Podobnie dla ładunków bilansowanych terenowo powinny być opracowane schematy normalnych potoków ładunków w skali województwa na podstawie powiatowych bilansów produkcji i spożycia. Posługiwanie się schematami normalnych potoków ładunków znacznie uprości pracę aparatu zbytu dlatego, że szereg podstawowych kierunków przewozowych wyniknie już ze schematów normalnych potoków, a tylko sprawy wątpliwe będą rozstrzygane w drodze obliczeń na podstawie omówionych wyżej metod. Schematy nor-

malnych potoków powinny być co pewien czas korygowane, a wnoszone do nich poprawki powinny uwzględniać wszystkie zmiany, wynikające ze wzrostu produkcji oraz wzrostu spożycia. Sporządzenie schematów normalnych potoków ładunków można określić, jako ważne i pilne zadania poszczególnych ministerstw w zakresie zapewnienia należytych rezultatów w walce o uporządkowanie przewozów.

Poszczególne organizacje zbytu powinny posługiwać się również w swej pracy w zakresie kierunkowego planowania przewozów tablicami kolejności łączenia miejsc produkcji i spożycia. Tego rodzaju tablice, opracowane wcześniej, powinny stanowić pomocniczy materiał, upraszczający w znacznym stopniu pracę planistów. Zarówno schematy normalnych potoków ładunków, jak też i tablice kolejności łączenia miejsc produkcji i spożycia powinny być uzgadniane z organizacjami planującymi ruch kolejowy, celem uwzględnienia w nich wszystkich momentów, posiadających wpływ na zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych transportu kolejowego oraz podnoszących jakość pracy kolei.

Kierunkowe planowanie przewozów — to najważniejsze narzędzie w walce o dalsze wykorzystanie dużych rezerw transportu kolejowego oraz znacznego obniżenia kosztów przewozów w skali całej gospodarki narodowej. Opracowywanie realnych planów kierunkowych oraz ustalanie racjonalnych kierunków przewozowych jest niezbędnym warunkiem, aby w walce o te rezerwy osiągnąć należyte rezultaty. O realizacji zadań postawionych w tym zakresie przez II-gi Zjazd i III-cie Plenum decydować będą w przezwijającej mierze ministerstwa, korzystające z usług kolei i podległe im jednostki, organizujące zbyt produkcji i jej przewozy.

Wielkie znaczenie tych zadań dla całej gospodarki narodowej powinno postawić sprawę ich realizacji w hierarchii zagadnień najważniejszych i najpilniejszych.

JAN MOROCZNIK (Warszawa)

Cel i formy działalności spedycji krajowej

Stale postępujący rozwój i wzrost form działalności spedycji w transporcie krajowym nie jest, niestety, dostatecznie poparty wyraźnym określeniem jej roli w całokształcie systemu transportowego kraju. Brak ten utrudnia zanalizowanie słuszności jej dotychczasowego kierunku rozwojowego oraz właściwego i jasnego ustalenia jej udziału w zadaniach, jakie nałoży na transport realizacja Planu 5-letniego Rozwoju Gospodarki Narodowej. Wydaje się więc konieczne i pożyteczne, aby zagadnienie to stało się przedmiotem dyskusji, która pomogłaby w wyraźnym nakreśleniu zarówno roli jak i właściwych dla spedycji krajowej form działalności i tym samym w ustaleniu słusznych dla niej proporcji rozwojowych. Punktem wyjścia przeprowadzanych w tym kierunku rozważań, powinno być ustalenie przyczyn, które wskazują w zakresie transportu krajowego na samą zasadę potrzeby działalności spedycji. Wydaje mi się, że za przyczyny takie należy uważać:

a) potrzebę kwalifikowanego zastępstwa klienta przy nadaniu i odbiorze przesyłek przewożonych środkami przewoźników publicznych;

b) troskę o racjonalne wykorzystanie środków przewozowych;

c) potrzebę uzupełnienia przewozu publicznego, dostaw ładunków do miejsca nadania wzgl. dostaw do domu (magazynu) odbiorcy.

Postaramy się potrzeby te bliżej zanalizować, ustalając jednocześnie związane z nimi formy działalności.

Masowość przewozów publicznych powoduje konieczność jednolitego uregulowania stosunków prawnych pomiędzy przewoźnikiem a klientem, oraz ścisłego przestrzegania dyscypliny nadania i odbioru przesyłek.

Przepisy, regulujące to zagadnienie, sięgają bardzo głęboko w warunki współpracy z przewoźnikiem. Ustalają one szczegółowo rodzaj i sposób wypełniania dokumentów przewozowych, sposób przekazania i odbioru przesyłki od przewoźnika, ustalają szczegółowe wymagania odnośnie opakowania i odczekowania przesyłek, sposób zgłoszenia przesyłek do przewozu i zamówienia środków przewozowych.

Klienci kolei mają bezwzględny obowiązek stosowania się do tych przepisów. Jakiegokolwiek uchybienia doprowadzić mogą do opłacenia wyższych opłat przewozowych, kar umownych, a nawet w ogóle uniemożliwić przewóz. Należy poza tym podkreślić, że obowiązek ten w warunkach gospodarki socjalistycznej ma charakter nie tylko formalny. Jest on również wyrazem właściwie pojętej współpracy klienta z przewoźnikiem, współpracy mającej na celu okazanie przewoźnikowi pomocy w wykonaniu jego ważnych dla państwa zadań. Spełnienie tego obowiązku wymaga wysokich kwalifikacji fachowych, znajomości przepisów i taryf, doświadczenia i zdolności organizacyjnych i przynajmniej ogólnych wiadomości z zakresu technologii produkcji przewozowej.

Jednakże rozmiary przewozów poszczególnych klientów nie wystarczają na ogół (poza małymi wyjątkami) na zapewnienie pełnego zatrudnienia dla aparatu posiadającego opisane wyżej kwalifikacje. Zatrudnienie więc przez nich w tych warunkach tak wysoce specjalistycznych kadr byłoby podwójnym marnotrawstwem: nadmiernym kosztem i niedostatecznym wykorzystaniem kwalifikowanych sił fachowych.

Nasuwa się więc z tego jasny wniosek o potrzebie działalności organizacji specjalistycznej, a więc spedycyjnej, która dzięki skupieniu w swoim ręku przesyłek

należących do wielu klientów, miałyby możliwość racjonalnie zatrudnić wysokokwalifikowany personel i zabezpieczyłaby wykonanie w sposób zgodny z dobrem gospodarczym kraju, wszelkich czynności związanych z nadaniem i odbiorem przesyłek nie należących do obowiązków przewoźnika, występując jako kwalifikowany zastępca swoich klientów.

Nie są to jednakże wszystkie obowiązki, jakie wynikają dla spedycji z przejęcia na siebie roli kwalifikowanego zastępcy. Klient rezygnując wzgl., nie będąc w możliwości utrzymać własnego aparatu dokładnie obznajmionego z zagadnieniami transportu, ma prawo wymagać od spedycji nie tylko pomocy przy operatywnej współpracy z przewoźnikiem, lecz i wszelkiego rodzaju dalszej pomocy z dziedziny zagadnień transportowych. Będą to np. porady, dotyczące sposobu opakowania przesyłki, który by zapewniał bezpieczny przewóz i byłby zgodny z wymaganiami stawianymi przez przewoźnika, informowania klienta o cenach przewozu, pomoc w reklamowaniu szkód lub nadpłat przewozowych itp. Będzie to następnie jeszcze jeden ważny gospodarczo obowiązek.

Spedycja, biorąc na siebie tak szeroko pojętą rolę powiernika klienta odnośnie całości zagadnień transportowych, staje się w wielu przypadkach gestorem, decydującym o wyborze rodzaju transportu, jakim ma nastąpić wysyłka (np. koleją lub samochodem). Dotyczy to w zasadzie mniejszych partii, nie będących przedmiotem planowania operatywnego, a specjalnie wyraźnie występuje w przewozie zbiorowym (o czym będzie mowa dalej), gdzie spedycja ma najczęściej pełną swobodę w wyborze sposobu przesyłki.

Wydaje mi się, że takie obciążenie spedycji obowiązkiem wyboru najwłaściwszego sposobu wysyłki znajduje swoje pełne ekonomiczne uzasadnienie. Spedycja, zarówno z punktu widzenia swego przygotowania fachowego, jak i ze względu na pełniejsze niż klient włączenie się w rytm gospodarki transportowej kraju zna lepiej niż klient zarówno ogólne założenia dotyczące planowego podziału zadań pomiędzy poszczególne rodzaje transportu jak i ewentualne odchylenia, wynikające z aktualnej sytuacji na tym odcinku. Znajac poza tym, co jest jej obowiązkiem — specyficzne warunki związane z przewozem poszczególnymi rodzajami transportu — potrafi lepiej niż klient wybrać sposób wysyłki zapewniający i bezpieczny i zgodny z założeniami celowej gospodarki transportowej przewóz.

Skoncentrowanie dyspozycji transportowej u możliwie niedużej ilości gestorów ma jeszcze poza tym dalsze dobre strony; ułatwia pracę władzom terenowym powołanym do koordynacji przewozów (WKPG). Terenowe władze koordynacyjne mogą dzięki temu uzyskiwać dokładniejsze i lepiej fachowo przygotowane rozpoznanie odnośnie potrzeb przewozowych oraz ułatwia to im interwencje w przypadkach powstania niespodzianych trudności terenowych.

Jako na dalszą typową działalność spedycji należy wskazać na potrzebę jej pomocy w racjonalnym wykorzystaniu środków przewozowych. Nie wszystkie wysyłane w drogę przesyłki zabezpieczają pełne wykorzystanie użytych do ich przewozu środków przewozowych. Pilne potrzeby produkcji i zaopatrzenia, charakter niektórych przesyłek (np. kosmetyki, leki i inne cenne, lecz o niewielkich rozmiarach przesyłki) powodują, że nadawcy nie są często w stanie zorganizować we własnym zakresie wysyłki takich ilości ładunków, które by zapewniały wykorzystanie całego pojazdu. Dotyczy to nie tylko przewozu środkami przewoźników publicznych, lecz w równym mierze przewozów taborem własnym, oraz obok przewozów na trasach dalszych, również niektórych przewozów miejskich (np. dostawa do lub ze stacji kolejowej). Powoduje to w efekcie poważne straty w gospodarce transportowej kraju, zmniejszając jej potencjał przewozowy i podwyższając koszt poszczególnych jazd.

Drogą do likwidacji tych marnotrawstw jest łączenie przesyłek przeznaczonych w podobnym kierunku w przesyłki zbiorowe, zapewniając przez to jeżeli już nie całkowite, to przynajmniej w danych warunkach optymalne wykorzystanie środków przewozowych. Efektowność korzyści gospodarczych, wynikających

z przewozu zbiorowego, nabiera szczególnie mocnego wyrazu w razie zapewnienia regularnej obsługi określonych relacji oraz jak największych częstotliwości odjazdów. Pozwala to na terminową dostawę najdrobniejszych nawet partii towarów, zabezpieczając pokrycie zapotrzebowania konsumentów bez konieczności gromadzenia rezerw magazynowych. Dalszą korzyścią gospodarczą jest większe bezpieczeństwo przewozu. Przesyłka nie jest przeładowana w drodze, podczas, gdy w warunkach przewozu drobnicowego może mieć miejsce na drodze przewozu kilkakrotny nawet przeładunek.

Klienci we własnym zakresie nie są w stanie przewozić tych zorganizować. Nie są oni ze sobą najczęściej skontaktowani i nie znają wzajemnych potrzeb przewozowych. Poza tym zorganizowanie przesyłki zbiorowej wymaga, podobnie jak kwalifikowane zastęstwo specjalistycznego aparatu. I w tym więc przypadku potrzebna jest pomoc aparatu spedycyjnego, będącego w stałym kontakcie z klientem, pilnie śledzącego jej potrzeby przewozowe i będącego dostatecznie przygotowanym do organizacji możliwie regularnych wysyłek zbiorowych.

Należy zresztą zaznaczyć, że rola spedycji w organizacji przewozów może się również rozszerzyć o bezpośrednią pomoc okazywaną przewoźnikowi. Będzie to miało miejsce wówczas, jeżeli kolej, celem usprawnienia przewozów na pewnych specjalnie obciążonych odcinkach lub węzłach, zamknie je dla przewozu ładunków drobnych, powierzając racjonalne zorganizowanie tych przewozów spedycji.

Organizując przewozy zbiorowe spedycja spełnia dwa ważne zadania gospodarcze: ułatwia i przyspiesza obrót towarowy mniejszych partii i zapewnia wykonanie transportu w warunkach zabezpieczających właściwe wykorzystanie środków transportowych.

Trzecia podstawowa przyczyna, wskazująca na potrzebę działalności spedycji, wynika z typowej dla przewozu publicznego okoliczności, że rozpoczyna się on i kończy w określonych punktach znajdujących się w zasięgu działania jego środków przewozowych. W zależności od rodzaju transportu będzie to stacja kolejowa, port rzeczny lub morski, ekspedycja przewoźnika drogowego lub port lotniczy. Wyjątkiem w pewnej mierze jest transport drogowy zezwalający, ze względu na swoje cechy charakterystyczne, na większą elastyczność w określeniu początkowych i końcowych miejsc przewozu oraz przypadki, jeżeli nadanie lub odbiór przesyłek następuje na bocznicach lub własnej przystani rzecznej (rzadziej morskiej).

Na całość więc typowego cyklu transportowego składają się obok samego przewozu, czynności uzupełniające, będące niejako jego przedłużeniem — dostawa przesyłki do miejsca nadania lub po odebraniu od przewoźnika do ostatecznego miejsca przeznaczenia.

Przewoźnik nie wykonuje tych czynności we własnym zakresie. Żąda on ażeby przesyłka była dostarczana do miejsca nadania i odebrana z końcowego punktu przewozu środkami klienta. Podobnie ma się sytuacja z czynnościami ładunkowymi. Wykonanie ich w miejscu rozpoczęcia i ukończenia przewozu należy, z małymi wyjątkami, do zakresu obowiązków klienta.

Z wykonaniem dostawy i czynności ładunkowych wiąże się konieczność dysponowania odpowiednim specjalistycznym aparatem — taborem, sprzętem ładunkowym i wykwalifikowanymi robotnikami przeładunkowymi. Aparat taki powinien być stale w dyspozycji, ponieważ przewoźnicy w słuszej trosce o właściwe wykorzystanie środków przewozowych, wymagają szybkiej odprawy przesyłek. Zarówno z punktu widzenia rentowności przedsiębiorstwa, jak i racjonalnego wykorzystania potencjału transportowego kraju, aparat ten powinien być stale zatrudniony. Warunku tego jednak nie są na ogół w stanie zapewnić poszczególni klienci przewoźnika. Ich dzienne dostawy nie wystarczają do stałego zatrudnienia takiego aparatu, względnie, nawet jeżeli klienci ci dysponują większą ilością przesyłek, nierównomierność nadejścia nie pozwala na jego rytmiczne zatrudnienie.

Wniosek z tego jest podobny do poprzednich. Racjonalne wykonanie dostawy i czynności ładunków wymaga powierzenia tych czynności specjalistycznej orga-

nizacji, która z jednej strony zapewniłaby sprawne wykonanie tych prac i dzięki temu szybki obrót środków przewozowych, z drugiej zaś dzięki skupieniu przesyłek należących do różnych klientów, mogłaby zapewnić racjonalne wykorzystanie aparatu dostawy. Potrzebę tę wzmacnia wspomniany już poprzednio fakt, że ekonomiczna dostawa wymaga nieraz łączenia przesyłek należących do kilku klientów, ponieważ pojedynczo nie zapewniłyby one racjonalnego wykorzystania środków dostawy.

Należałoby jeszcze wyjaśnić, czy słuszne jest, że przewoźnik nie spełnia tych czynności własnym aparatem, lecz nakłada ten obowiązek na klienta.

Wydaje się, że jest to słuszne. Składa się na to wiele przyczyn. Wymienie niektóre z nich. Charakter czynności uzupełniających przewóz i objęty nimi zasięg terenowy, są tak odmienne od charakteru podstawowej produkcji przewoźnika (poza wspomnianymi już wyjątkami, jakie mogą mieć miejsce w transporcie samochodowym), że wykonywanie ich przez przewoźnika we własnym zakresie wymagałoby utrzymywania w tym celu odrębnego, specjalistycznego aparatu. Nie przyniosłoby to więc korzyści w postaci obniżki kosztów. Posiadałoby natomiast wiele stron ujemnych. Ścisłe, organizacyjne powiązanie i bezpośrednia zależność od przewoźnika pozwalałaby mieć uzasadnione obawy, że aparat ten nie zawsze potrafiłby zająć bezstronne stanowisko w przypadkach zaistnienia nieantagonistycznych sprzeczności pomiędzy przewoźnikiem a klientem. Na przykład przy ustalaniu szkody powstałej podczas przewozu i jej przyczyn, spornych kwestii odnośnie wysokości opłat przewozowych itp. Odwrotnie, zbyt bliskie powiązanie pomiędzy aparatem zobowiązanym do terminowego załadunku lub rozładunku środków przewozowych oraz do ich pełnego wykorzystania, a aparatem kontrolującym ten odcinek pracy, mogłoby doprowadzić do rozluźnienia dyscypliny, tuszowania braków itd., co znowu mogłoby spowodować straty eksploatacyjne, a nawet finansowe dla przewoźnika. Następnie połączenie w jednej organizacji prac o tak różnym charakterze, mogłoby utrudnić kontrolę i analizę kosztów własnych i w rezultacie zahamować starania o ich obniżkę, co specjalnie w stosunku do podstawowej produkcji przewoźnika byłoby wielką szkodą dla gospodarki narodowej.

Prawdopodobnie też w oparciu o te lub podobne przesłanki, przewoźnicy publiczni (a przede wszystkim kolej), jeżeli nawet podejmują się w niektórych przypadkach wykonywania czynności spedycyjnych — to albo czynią to w bardzo niewielkim zakresie, jak np. PKP, przy czym działalność ta oparta jest na odrębnych przepisach prawnych, odmiennych zasadach taryfowych, osobnych zleceniach itp., lub też, jak to ma miejsce w Związku Radzieckim, powołują osobną organizację o typie wyłącznie spedycyjnym. Przedsiębiorstwo to posiada swoje odrębne plany oparte na typowych dla siebie wskaźnikach, osobny statut itp. i niczym się nie różni do specjalistycznego przedsiębiorstwa spedycyjnego.

Chciałbym wskazać jeszcze na jedną charakterystyczną cechę wszystkich czynności, określonych przeze mnie jako działalność spedycyjna — jest to ich operatywne i ekonomiczne powiązanie ze sobą.

Terminowa dostawa nadawanych i odcnodzących przesyłek oraz dotrzymania terminu wykonania czynności ładunkowych jest jednym z warunków sprawnego wykonania całości czynności nadania lub odbioru przesyłek. Centralizacja dostawy przesyłek drobnych prowadzi w wyniku do centralizacji dyspozycji wysyłkowej. Umożliwia to ich włączenie w jak najszerszej mierze do przewozu zbiorowego i tym samym zapewnia nie tylko lepsze warunki przewozu dla tych przesyłek, lecz jednocześnie wpływa dodatnio na zwiększenie częstotliwości i regularności przewozów zbiorowych. Charakter wszystkich tych czynności (a więc i kwalifikowanego zastępcy) wymaga aparatu o mniej lub więcej podobnych kwalifikacjach, a więc połączenie ich w jednym ręku jest wyrazem racjonalnej gospodarki fachowymi kadrami itd.

Wydaje się więc, że podsumowując dotychczasowe rozważania, cały ten zespół czynności można potraktować

jako jedną całość i określić go jako podstawową działalność spedycyjną — całkowicie uzasadnioną potrzebami gospodarczymi.

Obok tej podstawowej działalności spedycyjnej chciałbym jeszcze wskazać na dalsze, nie podstawowe, lecz również ważne potrzeby jej działania. Jedną z nich będzie działalność magazynowa. Są sygnały, że w dziedzinie tej są obecnie notowane w kraju poważne trudności. Niektóre magazyny nie są dostatecznie wykorzystane, w niektórych miejscowościach występują niezaspokojone potrzeby magazynowania. Nie mam w tym miejscu na myśli magazynowania długoterminowego towarów masowych. Myślę o magazynowaniu najwyżej kilkumiesięcznym przesyłek, przeznaczonych do dystrybucji, zaopatrzenia itp.

Podobnie, jak, celem właściwego wykorzystania środków przewozowych, spedytor łączy przesyłki należące do wielu najczęściej nie skontaktowanych ze sobą klientów, tak w działalności magazynowej spedytor powinien przyczynić się do właściwego wykorzystania powierzchni magazynowej i pomóc w przewyciężeniu występujących w tym zakresie trudności.

Następnie działalność spedycji powinna obejmować przeprowadzki i transport ciężki. Jedna i druga bowiem dziedzina transportu wymaga skupienia wysoko kwalifikowanego personelu aparatu pracowniczego (pakarzy, brygady do przeładunków ciężkich) oraz specjalnego sprzętu (wozów meblowych, ciężkiego sprzętu przeładunkowego). Rozproszenie tego specjalistycznego aparatu nie wydaje się słuszne.

Obok tych głównych form działalności spedycyjnej mogą występować jeszcze dalsze potrzeby jej działania, nie mające jednakże tak zasadniczego znaczenia, jak np. pomoc przy pakowaniu, cechowania, konwojowania przesyłek itd.

Ustaliwszy w ten sposób cel i formy działalności spedycji krajowej, spróbujmy ustalić definicję jej zadań w stosunku do gospodarki narodowej.

Zważywszy, że wszystkie podane wyżej podstawowe formy działalności spedycji wskazują na to, że spełnia ona funkcję organizującą lub uzupełniającą przewóz, stanowiąc jedno z ogniw całości cyklu transportowego, to zgodnie z wymaganiami stawianymi przed transportem w gospodarce socjalistycznej — jako podstawowy cel działalności spedycji stawiamy — **współdziałanie w organizowaniu szybkiego, taniego i bezpiecznego transportu, wpływając przez to na przyspieszenie obrotu towarowego i obniżenie całkowitego kosztu własnego produkcji, którego jednym z elementów jest koszt transportu.**

Biorąc za podstawę nakreślone wyżej zadania i poprzednio podany zakres działalności spedycji, spróbuję scharakteryzować typowe, wynikające z tego czynności krajowego spedytora socjalistycznego.

Spedytor socjalistyczny powołany jest do:

- występowania jako wykwalifikowany zastępca swego klienta przy nadawaniu i odbiorze przesyłek przewożonych środkami przewoźnika publicznego, wykonywując wszelkie związane z tym czynności, nie leżące w zakresie obowiązków przewoźnika;
- organizowania zbiorowego przewozu przesyłek, nie zabezpieczających samodzielnie racjonalnego wykorzystania środków przewozowych;
- organizowania dostawy przesyłek do i od miejsca rozpoczęcia lub ukończenia przewozu przez przewoźników publicznych;
- organizowania prac przeładunkowych przede wszystkim w związku z przewozem przesyłek środkami przewoźników publicznych;
- magazynowania przesyłek na zlecenie klientów;
- organizowania transportu przesyłek wymagających specjalnego sprzętu transportowego (przesyłki ciężkie, przeprowadzki);
- wykonywania czynności pomocniczych związanych z transportem, jak np. przepakowanie, cechowanie itp.

U podstaw działalności spedytora socjalistycznego leży troska o dobro ogólnogospodarcze. Dba on zarówno o zapewnienie jak najkorzystniejszych warunków transportu dla ładunku, jak i o stworzenie warunków, zapewniających optymalne wykorzystanie środków przewozowych i planowy podział zadań pomiędzy poszczególne rodzaje transportu. Dzięki znajomości i ścisłemu przestrzeganiu zasad obowiązujących w stosunkach po-

między przewoźnikiem a klientem, ułatwia on i upraszcza pracę aparatu handlowego przewoźnika.

Ażeby dać możliwość porównania, jak dalece rozważania moje o celach i formach działalności polskiej spedycji krajowej znajdują swoje uzasadnienie w świetle doświadczeń spedycji radzieckiej, omówię pokrótce działalność najbardziej typowych, radzieckich organizacji spedycyjnych, biur transportowo - spedycyjnych działających w ramach „Zjednoczenia Transportowo-Spedycyjnych Biur kolejowych“, zwanego w skrócie „OTEK“ — obsługujących transport kolejowy i rzeczny^{*}), oraz działalność przedsiębiorstwa transportowo-spedycyjnego „AUTOTEK“, działającego w transporcie samochodowym.

Biura transportowo - spedycyjne „OTEK“ mają siedzibę w miastach, ośrodkach przemysłowych i rolnych. Posiadają one sieć oddziałów i agencji. Agencje biur transportowo-spedycyjnych mieszczą się często bezpośrednio przy składach klientów.

Wykonywane przez te biura czynności dzielą się na: czynności nazywane spedycyjnymi oraz czynności nazywane transportowymi.

Różnice pomiędzy obu rodzajami czynności są następujące:

Czynności spedycyjne:

— czynność spedycyjna w miejscu przeznaczenia jest to wykupienie przesyłki w imieniu odbiorcy na stacji lub w porcie i dostarczenie tej przesyłki odbiorcy. (Czynności te mogą włączać dopełnienie formalności celnych);

— czynność spedycyjna w miejscu nadania jest to przyjęcie przesyłki od nadawcy i nadaniu jej do przewoźu koleją lub drogą rzeczną w jego imieniu.

W związku z wykonywaniem czynności spedycyjnych, przedsiębiorstwo nie bierze na siebie obowiązku dostarczenia przesyłki do miejsca przeznaczenia, lecz otrzymuje jedynie od przewoźnika dowód nadania i wręcza go klientowi.

Odpowiedzialność biura transportowo-spedycyjnego za przesyłkę kończy się z chwilą przekazania jej kolei, względnie w odwrotnym kierunku, rozpoczyna się od chwili otrzymania jej od kolei do chwili wydania jej odbiorcy.

Porównując działalność tę z naszymi poprzednimi wywodami łatwo możemy stwierdzić, że odpowiada ona działalności nazywanej „kwalifikowanym zastępstwem“.

Czynności transportowe.

Przez czynności transportowe rozumie się dostawę ładunku od zakładu nadawcy do zakładu odbiorcy (odnośnie miejsca odbioru i dostawy mogą mieć miejsce pewne odchylenia). Przy wykonywaniu tych czynności odpowiedzialność przedsiębiorstwa transportowo - spedycyjnego za całość ładunku zaczyna się od chwili przyjęcia ładunku od nadawcy a kończy się z chwilą oddania ładunku odbiorcy w miejscu przeznaczenia. Odpowiedzialność ta jest niezależna od tego, czy kolej (lub żegluga) zapłaci odszkodowanie czy nie. Bliższe zanalizowanie tych czynności doprowadza nas do następujących wniosków.

Gospodarka radziecka znalazła proste rozwiązanie zagadnienia, wyraźnego oddzielenia czynności, kiedy spedytör występuje częściowo w roli przewoźnika, odpowiadając za dostawę ładunku do miejsca przeznaczenia, nazywając je czynnościami transportowymi — od czynności, kiedy występuje jedynie w imieniu klienta — jako nadawca lub odbiorca przesyłki, nazywając je czynnościami spedycyjnymi.

Czynności transportowe można więc uważać za szersze pojęcie organizowania transportu z tym, że zakres odpowiedzialności spedytora (biura transportowo-spedycyjnego) został niezwykle jasno nakreślony. W stosunku do wniosków odnośnie działalności polskiej spe-

dycji jest to rozszerzone pojęcie organizowania przewoźu zbiorowego.

Dalsze czynności, wchodzące w całość cyklu transportowego — dostawa do stacji lub ze stacji, przeładunek itp., wchodzą w zakres zarówno czynności spedycyjnych jak i transportowych.

Poza tym do zakresu działalności biur transportowo-spedycyjnych należy:

a) przechowywanie ładunków na własnych składach na zlecenie klienta,

b) grupowanie i łączenie przesyłek drobnych w wagony zbiorowe,

c) przewozy w pojemnikach i inne typowe czynności spedycyjne (cechowanie, przepakowywanie przesyłek itp.). Na dalszą czynność biura transportowo-spedycyjnego składa się pomoc okazywana kolei i żegludze rzecznej w wykonywaniu przewozów. Jest to transport drogowy przesyłek tranzytowych na węzłach kolejowych i w miejscach przeładunku na podstawie umów z koleją i żegluga.

Niektórym biuram transportowo spedycyjnym przyznane są prawa kolejowych „punktów taryfowych“. W takich przypadkach biuro uprawnione jest do wystawiania w imieniu kolei dokumentu przewozowego, wydając nadawcy poświadczenie nadania przesyłki w formie wydawanej przez kolej. Biura obowiązane są czynić wszelkie konieczne starania celem zabezpieczenia przewozów planowych.

Działalność „Autotek-u“ poświęcona jest racjonalizacji przewozów samochodowych przez wykorzystanie próżnych lub niedostatecznie wykorzystanych przebiegów w transporcie pomiędzy osiedlami. „Autotek“ posiadał (a w każdym razie posiadał przed dwoma laty) 700 placówek, umieszczonych na całym obszarze Związku Radzieckiego. Na zasadach działalności „Autoteku“ wzorowana jest działalność „placówek spedycyjnych“ PKS.

W końcu, aby jeszcze wyraźniej uwypuklić obraz spedycji radzieckiej, przytoczę określenie zadań spedycji podane przez C. E. Bruhisa w pracy „Transportowo-spedycyjna praca portów morskich“. Bruhis, dość szeroko opisując zakres czynności spedycyjnych (zgodny w zarysie z działalnością biur transp.-sped.), podaje m. in. ogólne określenie, że do działalności spedycji należy wykonanie wszelkich czynności, związanych z przewozem nie należących do zakresu obowiązków przewoźnika. Spedycja wykonuje swoje czynności zarówno dla dobra klienta, jak i przewoźnika. Ułatwia ona przewóz ładunków, podwyższa stopień wykorzystania pojazdu i przyspiesza obrót środków przewozowych.

Podobnie określa działalność spedycyjną B. T. Priodko w pracy „Operacje składowe w porcie morskim“. Należy zaznaczyć, że chociaż obie te prace dotyczą transportu morskiego, przytoczone przeze mnie definicje dotyczą całości zadań spedytora w stosunku do transportu lądowego i wodnego.

Jeżeli chodzi o scentralizowanie dostawy ładunków kolejowych, to o kierunku rozwojowym radzieckiej gospodarki transportowej świadczy artykuł, jaki ukazał się w Nr. 29 „Prawdy“. Autor artykułu J. Gberman stawia jako podstawowe zadania stojące przed transportem samochodowym, wprowadzenie we wszystkich miastach i okręgach kraju centralizacji przewoźu ładunków. Podaje przy tym wyraźnie, że jednym z kierunków, jaki objąć ma ta scentralizowana dostawa, jest kierunek do i ze stacji kolejowych.

Porównania przytoczonych form działalności spedycji radzieckiej z nakreślonymi zadaniami i formami działalności polskiej spedycji krajowej, wydaje mi się w zasadzie potwierdzać słuszność przyjętych przeze mnie założeń z tym, że w niektórych przypadkach spedycja radziecka szerzej pojmuje obowiązki spedytora (czynności transportowe).

Wydać mi się również, że założenia te mogą służyć za dostateczną podstawę dla ustalenia konkretnych zadań i ich podziału pomiędzy podstawowe formy spedycji, działające obecnie w kraju — spedycję publiczną i branżową. Tego rodzaju konkretyzacja zadań i właściwych im form organizacyjnych pozwoli polskiej spedycji krajowej na jeszcze pełniejsze, niż dotychczas, włączenie się do całości trudnych i odpowiedzialnych zadań, jakie stawia przed transportem gospodarka narodowa.

^{*}) Na podstawie pracy E. Kulagin i M. Szamajew „Organizacja Pracy Handlowej na kolejach ZSRR“ — Wyd. Komunikacyjne — Warszawa 1953.

E. SOBOLEWSKI i E. TABACZYŃSKI (Warszawa)

Niektóre zagadnienia z zakresu problematyki masowej komunikacji miejskiej (I)

Do podstawowych zagadnień stojących przed projektującymi budowę lub przebudowę dużego miasta należy zaplanowanie masowej komunikacji miejskiej. Bez prawidłowego rozwiązania tego problemu nie osiągnie się właściwego funkcjonowania i rozwoju dużego miasta.

Zadaniem masowej komunikacji miejskiej jest zaspokojenie stałych codziennych potrzeb przewożonych ludności miasta oraz jego najbliższych rejonów. Potrzeby te związane są z przejazdami do miejsc pracy i z powrotem, przejazdami do ośrodków życia kulturalnego i społecznego oraz do ośrodków życia sportowego i miejsc odpoczynku.

Waga problemu leży w tym, że w miarę rozwoju miasta, t. j. zajmowania przez nie wraz ze wzrostem ludności coraz rozleglejszych obszarów, wydłużają się również średnie odległości codziennych podróży. Statystyka przewozowa podaje, że np. w Berlinie średnia odległość przejazdu publicznym środkiem lokomocji — nie licząc dojścia pieszo — wynosiła od 4 do 5,5 km.¹⁾ zaś w Leningradzie od 3,0 do 4,5 km.²⁾ Jest to odległość, która nie może być przebyta przez ludność pieszo bez dużej straty czasu i poważnego zmęczenia. Analiza ruchów ludności w mieście wskazuje, że istnieje następująca zależność między zainteresowaniem tej ludności środkami masowej komunikacji miejskiej i przemierzonymi przez nią odległościami w przejazdach miejskich.

Odległość do przebycia	do 1 km	do 2 km	do 3 km	pow. 3 km
Stopień zainteresowania komunikacją miejską . . .	0,6	0,75	0,9	1,0

Tabela ta wskazuje, że przy odległościach przejazdu do 1 km 60% osób okaże skłonność do korzystania ze środka lokomocji miejskiej, zaś 40% przebędzie tę drogę pieszo. Skłonność ta staje się szczególnie wyraźna przy przejazdach przekraczających odległość ok. 800 m. Odległość ta uważana jest za granicę normalnego wielkomiejskiego ruchu pieszego³⁾ w związku ze zrównaniem czasu przejścia i czasu przejazdu tej odległości (łącznie z czasem dojścia do przystanku i oczekiwania na pojazd).

Podstawowe znaczenie miastotwórcze komunikacji miejskiej wymaga bezspornie należytego zaplanowania racjonalnego układu sieci komunikacyjnej w mieście, uwzględniającego w sposób uzasadniony gospodarczo i technicznie masowe środki lokomocji miejskiej, zarówno szynowej (tramwaj, szybki tramwaj, metro), jak i bezszynowej (autobus, trolleybus).

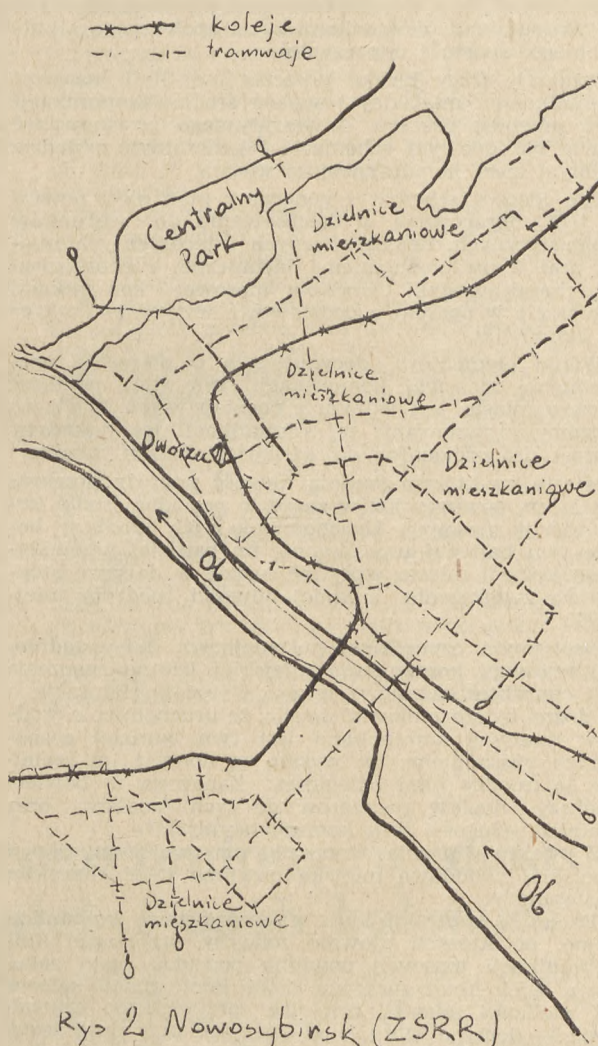
Zamieszczone poniżej rysunki, przedstawiające plany odbudowy i rozbudowy zniszczonego częściowo przez wojnę Nowosybirsk (o ludności 700 tys.) oraz rozbudowy Lozanny (o ludności 200 tys.) ilustrują centralne znaczenie układu komunikacyjnego w mieście oraz konieczność jego prawidłowego zaplanowania.⁴⁾

1) por. C. Pirath: Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, Berlin 1949 str. 18.

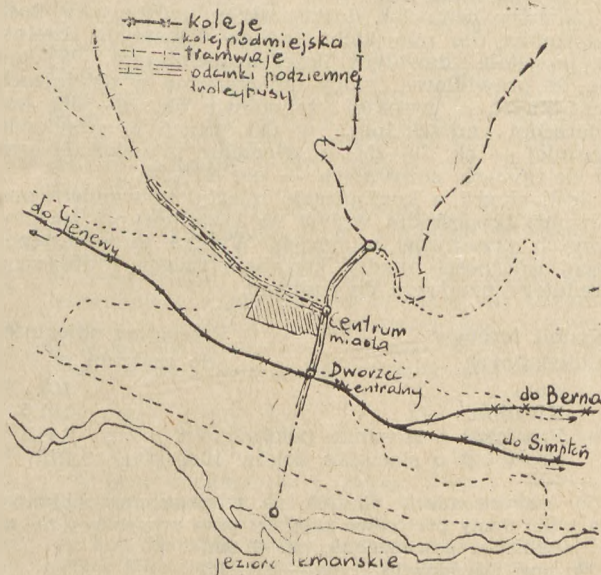
2) por. M. Madeyski: Uwagi na temat badań średniej długości przejazdu Miasto nr 11 z 1951 r.

3) W. K. Pietrow i W. G. Sosjanc: Gorodskoj Transport, Moskwa 1949, R. VIII

4) dane dla perspektywy; opracowano na podstawie pracy W. G. Dawidowicza: „Planowanie miast”, W-wa 1951, tłum. z ros., str. 270—271 (Nowosybirsk) oraz czasopisma „Werk”, Zürich 1951, nr 10, str. 303 (Lozanna).



Rys. 2 Nowosybirsk (ZSRR)



Rys. 1. Lozanna i okolice.

Każdy planowany układ komunikacji miejskiej powinien być ściśle zespólny z indywidualnymi właściwościami potrzeb wynikających z utrwalonej już, bądź planowanej, konstrukcji danego miasta. A więc powinien być związany z dworcami kolejowymi i wielkimi placami miasta, z głównymi ulicami i ich skrzyżowaniami, t. j. z głównymi ogniskami ruchu miejskiego oraz z ośrodkami przemysłowymi, handlowymi i biurowymi, t. j. z ogniskami pracy i wreszcie, jak już wspomniano, z ośrodkami życia społecznego i kulturalnego, sportu i odpoczynku.

Ustalanie trasy każdej poszczególnej linii masowej komunikacji miejskiej i wybór środka komunikacji oraz przebieg procesu inwestycyjnego powinny być oparte na ideowym schemacie i generalnym układzie ogólnym sieci komunikacyjnej miasta.

Ten ideowy schemat i generalny plan sieci powinny być opracowane w dostosowaniu do warunków urbanistycznych, demograficznych i technicznych miasta oraz z uwzględnieniem technicznej i ekonomicznej charakterystyki środków masowej komunikacji i wreszcie w oparciu o podstawowe wytyczne z zakresu ekonomiki.

Wśród elementów decydujących o potrzebie uruchomienia masowej komunikacji miejskiej, wielkość obszaru miasta jest jednym z podstawowych. Wielkość potrzeby zaplanowania tej komunikacji jest jakgdyby wprost proporcjonalna do wielkości obszaru miasta.

Miasto, w którym średnia długość podróży przekracza 1 km, powinno już w zasadzie posiadać środki komunikacji masowej. Uruchomienie tych środków będzie tym bardziej uzasadnione, im bardziej przewidywany rozwój miasta wpłynąć będzie w dalszym stopniu na zwiększenie średniej długości podróży miejskich.

Następnym czynnikiem posiadającym dla zagadnienia masowej komunikacji miejskiej istotne znaczenie jest charakter zabudowy miasta i jego konfiguracja.

Można by sformułować zasadę, że uruchomienie środków masowej komunikacji jest tym bardziej gospodarczo uzasadnione, im wyższe są domy i im mniejsze są między nimi odległości. Zapewnia to bowiem większy dopływ pasażerów do tych środków oraz mniejsze długości linii komunikacyjnych.⁵⁾

Z punktu widzenia ekonomiki masowej komunikacji miejskiej zabudowa miejska powinna mieć charakter następujący:

Dzielnice centralne oraz główne arterie komunikacyjne, po których głównie miałyby przebiegać linie komunikacji masowej powinny posiadać gęstą zabudowę wielokondygnacyjną (ilość kondygnacji zależna od wielkości miasta), dzielnice przyległe do centralnych — domy o kilku kondygnacjach przy dość gęstej zabudowie, przedmieścia i peryferie — domy jedno- i dwukondygnacyjne.

Dzielnice centralne dostarczałyby podstawową ilość pasażerów dla miejskich środków lokomocji, dzielnice pozostałe dawałyby ilości uzupełniające. Wydaje się, że prawidłowe byłoby umieszczenie w dzielnicach centralnych o wysokiej zabudowie ok. 50—55% powierzchni mieszkalnej, w dzielnicach o zabudowie średniej — ok. 30—25% powierzchni mieszkalnej oraz w dzielnicach pozostałych — ok. 20%.⁶⁾

Jeśli chodzi o konfigurację miasta, to wywiera ona również bezpośredni wpływ na kształtowanie się masowych przewozów miejskich. Wynika to z następującej zależności między kształtem miasta i długością średniego przejazdu do centrum.

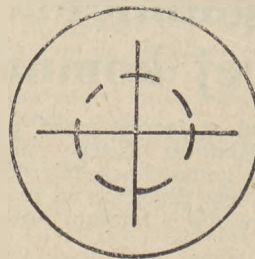
Kształt terenów mieszkalnych	Przeciętna odległość ⁷⁾ do centrum w %/0
Koło	100
Kwadrat	101,5
Prostokąt o stosunku boków 2:1	144,3
Prostokąt o stosunku boków 10:1	218

⁵⁾ budowa miasta dla 200 tys. mieszkańców obejmująca tylko domy parterowe zajęłaby przy przyjęciu 6 m² na 1 mieszkańca powierzchnię ok. 40 km².

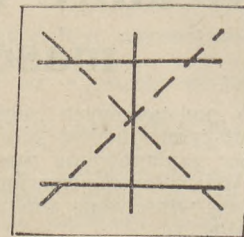
⁶⁾ por. Dawidowicz, j. w. — str. 165

⁷⁾ por. Dawidowicz, j. w. — 200

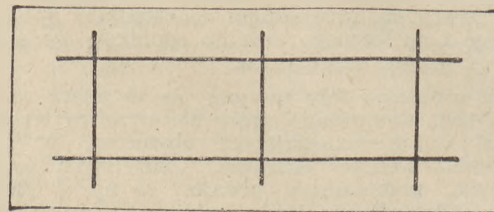
Przy różnych kształtach miasta zastosowanie mają następujące schematy układu linii masowej komunikacji miejskiej:



Rys. 3



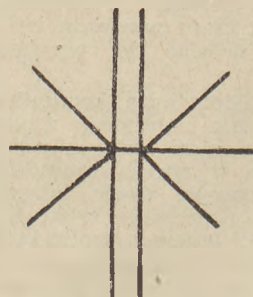
Rys. 4



Rys. 5

Odrębny przykład konfiguracji miasta przedstawia Warszawa. W nawiązaniu do naturalnych cech terenu i układu istniejących dzielnic, rozbudowa miasta prowadzona jest według zasadniczego szkieletu utworzonego przez szeroki pas przyskarpowy wzdłuż Wisły po jej lewej stronie oraz przez kilka innych pasów, jak np. równoległy do Wisły po jej prawej stronie oraz inne promieniste jak w kierunku Włoch, Woli i Ochoty. Po lewej stronie Wisły znajduje się obszerne Śródmieście o kształcie owalnym i z osią większą wzdłuż Wisły. Poza Śródmieściem wzdłuż wspomnianych powyżej kierunków rozbudowują się grupy dzielnic miasta. Niektóre z nich połączone są ze Śródmieściem bezpośrednio zwartą zabudową, jak np. Mokotów, inne zaś oddzielone są terenami niezabudowanymi, jak np. Żoliborz.

W dostosowaniu do takiej struktury, ideowy schemat zasadniczy układu komunikacji wymaga przebiegu zasadniczych tras komunikacyjnych o kierunkach równoległych do Wisły po jej obu stronach oraz tras łączących oba brzegi Wisły i poszczególne dzielnice ze Śródmieściem, co można by symbolicznie przedstawić według rysunku 6.



Rys. 6

Przytoczone przykłady wskazują na wpływ wielkości i konfiguracji miasta oraz charakteru jego zabudowy na zasadniczy układ komunikacyjny. Od elementów tych w dalszej kolejności zależą tzw. odległości i czasu podróży między poszczególnymi dzielnicami. I w związku z tym dla uzyskania prawidłowości projektowania i eksploatacji masowej komunikacji nawiązują się następujące

wnioski, które powinny być brane pod uwagę przy analizie planów urbanistycznych:

1. Dzielnice mieszkaniowe oraz dzielnice przemysłowe, jako miejsca szczególnie dużego natężenia potoków ludności pracującej, powinny leżeć w takiej od siebie odległości, aby czas przejazdu między nimi dla przeważającej liczby (75%) pasażerów komunikacji miejskiej nie przekraczał 30—45 minut łącznie z czasem dojścia pieszego. Ten okres czasu przyjmuje się we współczesnych założeniach urbanistycznych jako nor-

malny i prawidłowy przy przejazdach do pracy i z pracy, przy czym należałoby dążyć do skrócenia tego okresu lub rozciągnięcia go na jak największą część podróżujących do pracy. Oznacza to, że dzielnice mieszkaniowe i przemysłowe nie powinny być oddalone od siebie średnio więcej niż o 5 km, o ile uwzględnimy średnie szybkości pojazdów masowej komunikacji miejskiej.

2. Dzielnice przemysłowe nie powinny być nadmierne rozbudowywane w jednej tylko części miasta. Spowodować to może szczególne zagęszczenie środków komunikacyjnych w tych dzielnicach w godzinach rozpoczęcia i końca pracy i pociągnąć w konsekwencji trudności przewozowe. Oznacza to z kolei, że obszary obejmujące masowe miejsca pracy powinny być rozłożone możliwie równomiernie w różnych częściach miasta.

3. Szczególnie korzystne położenie dzielnic przemysłowych ma miejsce wtedy, gdy leżą one przeciwstawnie po obu stronach dzielnic mieszkaniowej. Umożliwia to uruchomienie linii komunikacyjnych biegnących średnicowo przez obszary mieszkaniowe z jednej do drugiej dzielnicy przemysłowej i posiadających w ten sposób pasażerów przy obu kierunkach jazdy.

4. Ośrodki administracyjne, kulturalne i socjalne powinny znajdować się możliwie w środku obszarów przez nie obsługiwanych. Zapewni to jednakowe średnie warunki podróży dla całej zainteresowanej ludności miasta i przyczyni się do równomiernego obciążenia środków komunikacyjnych w podróżach do tych ośrodków.

Na planowanie przestrzenne miasta wielki wpływ wywierają urządzenia kolejowe. Położenie stacji kolejowych związane jest zarówno z układem sieci kolejowej jak i z siecią komunikacji miejskiej oraz rozmieszczeniem dzielnic i ośrodków przemysłowych, handlowych, biurowych i mieszkaniowych. Dlatego też przy planowaniu budowy czy przebudowy miasta zagadnienia układu kolejowego, układu komunikacji miejskiej i zabudowy miasta muszą być opracowywane w pełnej koordynacji i to zarówno w odniesieniu do planów per-

spektywicznych jak i etapowych. Wtedy należy być mogą być rozwiązane układy stacji kolejowych i ich usytuowanie w stosunku do rejonów miasta (tj. do źródeł i przebiegu potoków ruchu miejskiego) oraz skrzyżowania linii kolejowych z liniami komunikacji i urządzeń miejskich.

Warto tu wspomnieć, że z usług masowej komunikacji miejskiej korzysta w niektórych dużych miastach ok. 30% posażerów dalekobieżnych⁸⁾.

Szczególne znaczenia nabiera sprawa wszechstronnego rozpatrzenia komunikacji kolejowej podmiejskiej i rozwiązania urbanistycznego Śródmieścia — (Centrum miasta), jako obszaru przez który płyną główne potoki pasażerskie miejskie. W obszarze tym biorą początek lub przez obszar ten przejeżdżają poważne ilości osób jadących do pracy i z pracy. Do obszaru tego ciążą w większości jadący w sprawach bytowych i kulturalnych.

Spośród wszystkich osób ciążących do Śródmieścia w okresie doby ok. 21% stanowią osoby dojeżdżające pociągami podmiejskimi oraz ok. 7% osoby dojeżdżające pociągami dalekobieżnymi⁹⁾.

Warto także wspomnieć, że według danych¹⁰⁾ charakteryzujących przebieg tras komunikacyjnych w kilkunastu miastach Związku Radzieckiego — 60% wszystkich tras przechodzi przez centrum miasta, przy czym, jeżeli uwzględnić linie promieniste pozaśródmiejskie, mające jednak połączenie z centrum (choćby z prześiadaniem) — to 75% wszystkich tras daje połączenie ze Śródmieściem i umożliwia tranzyt przez nie. Nadmienić także należy, że najbardziej rozpowszechnione są trasy średnicowe (38% z wliczeniem i dwupromiennych), na drugim miejscu należy podać trasy promieniste (34%), t. zn. łączące Śródmieście z dzielnicą peryferyjną, bądź przebiegające tylko w ramach tej dzielnicy; na trzecim występują linie łączące dzielnice peryferyjne, przechodzące stycznie do granic śródmieścia (23%), natomiast t. zw. linie obwodowe mają bardzo małe zastosowanie (5%), przy czym duża część z nich także obsługuje potrzeby śródmieścia.

ZBIGNIEW MIKA (Warszawa)

Niektóre zagadnienia roszczeniowe w dekreście o przewozie przesyłek i osób kolejami

Realizacji wymogów praw ekonomicznych socjalizmu, a przede wszystkim podstawowego prawa ekonomicznego socjalizmu, sprzyja w wysokim stopniu system oszczędnościowy i rozrachunek gospodarczy. Jednym z warunków uzyskiwania możliwie najlepszych osiągnięć w wyniku stosowania systemu oszczędnościowego i rozrachunku gospodarczego jest jasność stanu prawnego. Osiaga się przez to zmniejszenie ilości przypadków spornych, a zarazem ograniczenia ilości korespondencji, reklamacji, wezwań do zapłaty, spraw arbitrażowych i sądowych itp. Wszystko to przynosi oszczędności w skali ogólnopolskiej, jak również w skali przedsiębiorstwa kolejowego i w ramach jednostek gospodarczych będących klientami kolei. Bezsporne likwidowanie należności przyspiesza krążenie środków obrotowych, umacnia dyscyplinę rozliczeniową i sprzyja ugruntowaniu rozrachunku gospodarczego. Oczywiście całkowite usunięcie sporów wynikających na tle niejasności i dwuznaczności przepisów nie jest możliwe. Należy jednak dążyć do osiągania optymalnych rezultatów w tym zakresie.

Przy stosowaniu prawa podstawowym zadaniem jest wytłumaczenie istotnej treści przepisu prawnego. Stosunkowo rzadkie są przypadki, gdy przepis można zastosować bez posilkowego uciekania się do określeń używanych w słownictwie prawniczym lub fachowym, bez wnioskowania, wiązania danego przepisu z innymi itp. Jeżeli w przepisie zamieszczono wyrażenia nieścisłe, niedokładnie określono pojęcia, użyto błędnych sformułowań prawnych, dopuszczono do sprzeczności itp., wówczas zachodzi konieczność usunięcia trudno-

ci wynikających z takiego stanu rzeczy. W tych wszystkich przypadkach instrumentem usuwania trudności jest wykładnia, czyli interpretacja.*)

Wykładnia gramatyczna polega na wydobyciu znaczenia normy prawnej na podstawie sensu słów i wyrażań w niej użytych. Wykładnia systematyczna polega na wytłumaczeniu znaczenia normy prawnej przez zestawienie jej i porównanie z innymi normami prawnymi, które pozostają z nią w związku. Wykładnia historyczna stara się wytłumaczyć treść normy prawnej na podstawie okoliczności, składających się na historię jej powstania (poglądy polityczne, społeczne i gospodarcze, protokoły obrad, uzasadnienia aktów ustawodawczych itp.).

Jeżeli na podstawie wykładni okaże się, że ustawodawca powiedział to, co zamierzał powiedzieć, zachodzi przypadek wykładni stwierdzającej, gdy powiedział więcej, niż zamierzał — przypadek wykładni ściśniającej, a gdy powiedział mniej niż zamierzał — przypadek wykładni rozszerzającej. Gdy ustawodawca w ogóle nie rozstrzygnął danego stanu faktycznego przez żadną z obowiązujących norm prawnych, stosuje

⁸⁾ por. C. Pirath, j. w. — str. 191

⁹⁾ por. C. Pirath, j. w. — str. 190 — dotyczy miasta ok. 500-tysięcznego

¹⁰⁾ Dane zaczerpnięte z książki „Planowanie transportnych sieci” A. M. Jaszkin — Moskwa 1946 — str. 30.

^{*)} Zob. Szer. S., Prawo cywilne, część ogólna, wydawnictwo Ministerstwa Sprawiedliwości, Warszawa 1950. str. 42 i nast.

się analogię, wychodząc z założenia, że występujące w życiu sytuacje muszą znajdować prawne rozwiązanie, chociażby nawet normy prawne wyraźnie ich nie rozstrzygały. Analogię z ustawy stosuje się wtedy, gdy przedmiotem rozstrzygnięcia jest stan faktyczny, nie przewidziany wprawdzie w ustawie, lecz zbliżony do innego stanu faktycznego uregulowanego przez ustawę. Jeżeli analogii z ustawy nie można zastosować, należy się posłużyć analogią z prawa, opartą na zasadach przewidzianych dla podobnej instytucji prawnej lub dla całej gałęzi prawa.

Posługiwanie się wykładnią i analogią nie będzie nasuwało trudności, gdy zostanie wyjaśniona klasowa treść prawa oraz rola, jaką prawo spełnia w Państwie Ludowym. Przy posługiwaniu się tymi instrumentami należy kierować się zasadami ustroju i celami Państwa Ludowego oraz wzajemnym związkiem prawa i ekonomiki przy zastosowaniu metody dialektyki materialistycznej.

Stosowanie wykładni i analogii uzupełnia twórczo przepisy prawne. Jednakże nadmierna ilość norm prawnych, wymagających stosowania wykładni lub analogii, prowadzi do zaciemnienia stanu prawnego, sporów, niejednolitego stosowania prawa itp.

Na podstawie dłuższego obowiązywania dekretu o przewozie przesyłek i osób kolejami zaszła możliwość zanalizowania jego przepisów i wybrania tych postanowień i stanów faktycznych, przy których zachodzi potrzeba posługiwania się wykładnią albo analogią. W artykule tym wybrano kilkanaście zagadnień z dziedziny rozstrzygnięć, podając równocześnie, w jaki sposób — zdaniem autora — można by usuwać trudności nasuwające się przy stosowaniu odnośnych przepisów.

1 Kolej ponosi odpowiedzialność zarówno za takie przekroczenie terminu dostawy, które spowodowało szkodę, jak też i za takie, które szkody nie wywołało (art. 94 DKP). W określonych warunkach kolej może zwolnić się od odpowiedzialności (ekskulpacja), lecz z dosłownego brzmienia art. 95 ust. 1 DKP wynika, że z uprawnienia takiego wolno jej korzystać jedynie w razie powstania szkody.

Takie rozwiązanie zagadnienia nasuwa wątpliwości. Wydaje się, że skoro kolej w określonych warunkach może uchylić się od odpowiedzialności nawet za przekroczenie terminu dostawy, które spowodowało szkodę, a zatem za naruszenie w wyższym stopniu zobowiązań wynikających z umowy przewozu, brak podstaw do odjęcia jej takiego uprawnienia w przypadkach lżejszych naruszeń, do jakich zaliczyć można przekroczenie terminu dostawy bez wywołania szkody. Pozbawienie kolei prawa ekskulpacji w tym ostatnim przypadku nie odpowiadałoby względem słuszności, ani też ogólnym zasadom prawa, gdyż byłoby równoznaczne z obciążeniem jej odpowiedzialnością m. in. także za winę osoby uprawnionej i przypadki losowe wyższej kategorii (w tym za siłę wyższą).

Wszystko to przemawia za przyjęciem wykładni rozszerzającej, a zatem za uznaniem, że pojęcie szkody w art. 95 ust. 1 DKP obejmuje nie tylko szkodę w ścisłym tego słowa znaczeniu, wywołaną wskutek przekroczenia terminu dostawy, zaginięcia lub uszkodzenia, lecz także zakłócenie w dostawie przesyłki spowodowane przekroczeniem terminu dostawy, które nie pociągnęło za sobą żadnej szkody, dającej się obliczyć w pieniądzu.

2 Kolej nie ponosi odpowiedzialności za szkody, spowodowane brakiem lub wadliwością opakowania (art. 96 ust. 1 pkt. 2 DKP) uzależnia zwolnienie kolei od odpowiedzialności m. in. od stwierdzenia braku lub wadliwości opakowania w liście przewozowym, czyli dokumencie przeznaczonym wyłącznie dla przesyłek towarowych.

Jednakże opisanej sytuacji prawnej nie można ograniczać do przesyłek towarowych. Stwierdzenia dotyczące braku lub wad opakowania zamieszcza się także w listach ekspresowych i kwitach bagażowych w celu zabezpieczenia dowodu na wypadek powstania szkody wskutek usterek opakowania.

Wynika stąd, że w danym przypadku należałoby zastosować wykładnię rozszerzającą i uznać, że pojęcie „list przewozowy“ powinno być w danym przypadku tłumaczone jako „dokument przewozowy“.

3 Art. 99 ust. 2 DKP przewiduje, że kolej ponosi odpowiedzialność za uszkodzenie zawartości przesyłki spowodowane niewidocznymi wadami wagonu, jeżeli taka przyczyna szkody zostanie ustalona w protokole stanu przesyłki. Z brzmienia tego przepisu można by wnioskować, że protokół stanu przesyłki jest wyłącznym i ostatecznym środkiem dowodowym w tym zakresie.

Protokół taki jest dokumentem prywatnym w rozumieniu art. 253 i nast. k. p. c. Jeżeli podpisała go tylko kolej, to oświadczenia w nim zawarte stanowią dowód na niekorzyść kolei. Jeżeli protokół sporządzono przy udziale osoby uprawnionej, która zgodziła się z jego treścią i stwierdziła to w protokole, wówczas treść protokołu stanowi dowód na niekorzyść obu stron.

W postępowaniu arbitrażowym może być dopuszczony dowód przeciwny co do treści oświadczeń dokumentu publicznego lub prywatnego; dowód taki można prowadzić także przy pomocy świadków. W postępowaniu sądowym dozwolony jest dowód przeciwny, lecz w zasadzie między uczestnikami czynności stwierdzonej dokumentem, dowód ze świadków nie będzie dopuszczony przeciw osnowie lub ponad osnowę dokumentu.

W tym stanie rzeczy trudno utrzymać znaczenie protokołu stanu przesyłki jako dokumentu wyłącznego i ostatecznego. Wyłączenie dowodu przeciwnego utrudniałoby wykrycie rzeczywistego stanu rzeczy, czyli tzw. prawdy materialnej.

4 W braku ceny wskazanej w rachunku lub wynikającej z obowiązującego cennika, należy przyjmować za podstawę do obliczenia odszkodowania za zaginięcie cenę rynkową, a gdy i tej ceny nie ma — wartość rzeczy tego samego rodzaju i gatunku w miejscu i czasie ich nadania (art. 100 ust. 2 pkt 3 DKP).

Jeżeli cena rynkowa w miejscu i czasie nadania pokrywa się z ceną w miejscu i czasie, w którym miało nastąpić wydanie wówczas oczywiście nie mogą zajść żadne trudności. W razie rozbieżności między tymi cenami, należałoby stosować cenę nadania, opierając się na analogii z „wartością rzeczy tego samego rodzaju i gatunku w miejscu i czasie ich nadania“, która ma być miarodajną, gdy nie ma ceny rynkowej.

5 W razie uszkodzenia przesyłki kolej obowiązana jest zapłacić sumę, o którą obniżyła się wartość przesyłki (art. 101 ust. 1 DKP). Jeżeli wartość przesyłki jest ta sama w miejscu i czasie nadania oraz wydania, nie mogą na tym tle powstawać trudności. Jeżeli jednak wartości te są różne, zachodzi konieczność ustalenia, czy za podstawę ma być brana wartość nadania, czy wydania.

Nowa KMT*) która ma wejść w życie w niedalekiej przyszłości, ustala następującą metodę obliczania odszkodowań za uszkodzenia:

a) określa się wartość uszkodzonej przesyłki w miejscu przeznaczenia oraz wartość, jaką miałyby ona w miejscu przeznaczenia, gdyby uszkodzenie nie nastąpiło,

b) na podstawie tych dwóch wartości ustala się współczynnik zmniejszenia się wartości,

c) współczynnik ten odnosi się do wartości przesyłki w miejscu i czasie nadania i na tej podstawie określa się wysokość szkody.

Wydaje się celowe stosowanie tej metody — w drodze analogii — również w komunikacji regulowanej przez DKP.

6 Art. 102 ust. 1 DKP reguluje wysokość odszkodowania za „opóźnione wydanie“ przesyłki bagażowej, a ustęp drugi tegoż artykułu — odszkodowanie za takie „przekroczenie terminu dostawy“ przesyłki towarowej i ekspresowej, które nie wywołało żadnej udowodnionej szkody. Ustęp trzeci wspomnianego artykułu określa odszkodowanie za „przekroczenie terminu dostawy“, które spowodowało szkodę, nie wskazując wyraźnie, czy regulacja w nim zawarta ma dotyczyć wyłącznie przesyłek towarowych i ekspresowych, czy też rozciągać się także na przesyłki bagażowe.

*) Art. 33 Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi, podpisanej w Bernie w dniu 25. X 1952 r.

Wykładnia oparta na zestawieniu ze sobą wspomnianych przepisów prowadzi do ustalenia, że odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy, które spowodowało szkodę (art. 102 ust. 3 DKP), mają być przyznawane tylko za przesyłki towarowe i ekspresowe, zaś za przesyłki bagażowe należą się zawsze odszkodowania ograniczone do wysokości określonej w art. 102 ust. 1 DKP bez względu na to, czy skutek opóźnionej dostawy powstała szkoda.

7 Stosownie od art. 114 ust. 1 DKP nadpłata lub niedobór podlegają wyrównaniu, gdy kolej zastosowała niewłaściwe taryfy lub gdy zaszły błędy w obliczaniu kosztów przewozu „przesyłek”. W razie uznania, że w ten sposób miano zamiar wyłączyć spod działania DKP wyrównania wynikające z przewozów pasażerskich, należało by uznać, że istnieje luka, którą musi się wypełnić przez zastosowanie do nadpłat i niedoborów z przewozów pasażerskich przepisów kodeksu zobowiązań o niesłusznym wzbogaceniu i nienależnym świadczeniu; prowadziłoby to w konsekwencji do przyjęcia 10-cioletniego terminu przedawnienia, przewidzianego w art. 105 przepisów ogólnych prawa cywilnego, a zatem do znacznego przedłużenia okresu likwidacji roszczeń.

Jednakże z art. 114 ust. 2 DKP wynika, że ustawodawca nie miał zamiaru wyłączenia spod działania DKP wyrównań z przewozów pasażerskich, gdyż ustalił obowiązek kolei do zwracania z urzędu nadpłat przewyższających 10 złotych z jednego „biletu”. Należy zatem przyjąć, że cały art. 114 DKP powinien mieć zastosowanie także do nadpłat i niedoborów z przewozów pasażerskich i że wyraz „przesyłki” został użyty w ustępie pierwszym tego artykułu jedynie omyłkowo.

8 W myśl art. 114 ust. 3 DKP do pokrycia niedoboru obowiązana jest osoba, która zapłaciła należności wynikające z dokumentu przewozowego. Jednakże przy przewozie przesyłek towarowych i ekspresowych do zapłaty obowiązane są dwie osoby. Przeważającą część płaci nadawca, resztę — odbiorca. Niekiedy niedobór polega na tym, że zobowiązany nie zapłacił w ogóle danej należności. Dlatego też omawiany przepis należało by w odniesieniu do przewozów towarowych i ekspresowych rozumieć w sensie więcej rozwiniętym, a mianowicie w ten sposób, że do pokrycia niedoboru obowiązana jest ta osoba, która zgodnie z innymi przepisami prawa przewozowego zapłaciła lub miała zapłacić daną należność; jeżeli odbiorca nie odebrał listu przewozowego, wtedy nadawca musi zapłacić wszelkie należności, w tej liczbie także wszelkie niedobory.

9 Art. 119 DKP określa właściwość organów kolei do załatwiania reklamacji, przewidując, że uprawnione są do tego dyrekcje kolejowe, w których okręgu zaszło lub miało zajść określone zdarzenie, jak np. zapłacenie reklamowanej kwoty, wydanie przesyłki. Natomiast DKP nie określa, jakie organy kolei mają — w razie bezskuteczności reklamacji — uczestniczyć w charakterze strony pozwanej w postępowaniu arbitrażowym albo sądowym.

W postępowaniu arbitrażowym wnioski o rozpoznanie sprawy należy kierować do komisji arbitrażowej właściwej według siedziby strony pozwanej lub miejsca wykonania umowy. Choć siedzibą przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” jako osoby prawnej jest Warszawa, to jednak w postępowaniu arbitrażowym mogą uczestniczyć w charakterze strony pozwanej dyrekcje kolejowe przed okręgowymi komisjami dla nich właściwymi, gdyż zdolność procesowa w arbitrażu nie jest uzależniona od przyznania jednostce gospodarczej lub organizacyjnej osobowości prawnej, lecz wynika z uczestnictwa w systemie finansowym.

W procesie sądowym powództwa należy wytaczać przez sąd właściwy według siedziby pozwanego przedsiębiorstwa. Na tym tle mogłyby się nasunąć wątpliwości, czy wszelkie sprawy sądowe przeciwko PKP nie powinny być rostrzygane przez sądy warszawskie. Zbędne jest uzasadnianie ujemnych stron takiej centralizacji.

Wydaje się celowe uznanie w drodze analogii, że sprawy sądowe należy wytaczać przeciwko organom ko-

lejowym wymienionym w art. 119 DKP, tj. tym, które są powołane do załatwiania reklamacji. W ten sposób osiąga się identyczność organów załatwiających reklamację, z organami występującymi w charakterze strony pozwanej w postępowaniu sądowym.

10 Przy dochodzeniu roszczeń, wynikających z umów przewozu przesyłek towarowych i ekspresowych, powstaje konieczność ustalenia, w jakich przypadkach nadawca, a w jakich odbiorca ma mieć legitymację czynną, czyli prawo występowania w charakterze strony powodowej w postępowaniu arbitrażowym albo sądowym.

DKP ani też żadne inne przepisy nie regulują tego zagadnienia.

Organ orzekający (komisja arbitrażowa albo sąd) musi badać, czy osoba występująca z powództwem pozostaje w takim stosunku do przedmiotu sporu, że na tle tego stosunku uzasadniony jest jej interes w przeprowadzeniu postępowania arbitrażowego lub sądowego.

Komisje arbitrażowe mają dużą swobodę przy ocenie legitymacji czynnej, gdyż w swej działalności kierują się przede wszystkim względami gospodarczymi, a nie formalnymi. Komisja arbitrażowa może np. wezwać do udziału w sprawie osobę nie będącą nawet kontrahentem kolei i na jej rzecz zasądzić roszczenie, jeżeli uzna, że taka decyzja jest uzasadniona z gospodarczego punktu widzenia.

Natomiast sądy przy ocenie legitymacji czynnej muszą opierać się na przesłankach formalnych. W sprawie z tytułu umowy przewozu sąd nie może uznać legitymacji czynnej osoby, która nie uczestniczyła w tej umowie jako nadawca albo odbiorca (chyba że nastąpił przelew wierzytelności).

Przepisy wykonawcze do DKP określiły osoby uprawnione do wnoszenia reklamacji do kolei z tytułu umów przewozu. Stosowanie tych przepisów w drodze analogii przez sądy przy ocenie legitymacji czynnej zapewniłoby pełną identyczność osób uprawnionych do wnoszenia reklamacji z osobami uprawnionymi do wytaczania powództwa sądowego.

11 W myśl art. 127 ust. 1 pkt 2 (lit. c) roszczenie do kolei z tytułu częściowego zaginięcia albo uszkodzenia nie wygasa przez odbiór przeekspediowanej przesyłki wagonowej, która pozostawała pod ciągłym dozorem kolei, jeżeli częściowe zaginięcie albo uszkodzenie stwierdzono przy wydaniu przesyłki ostatniemu odbiorcy.

Jednakże roszczenia z tytułu częściowego zaginięcia i uszkodzenia powszechnie utrzymują się w mocy nie tylko wtedy, gdy szkodę stwierdzono, lecz także i wtedy, gdy z winy kolei zaniedbano stwierdzenia szkody, którego należało dokonać. Dlatego także i roszczenia odnoszące się do przesyłek przeekspediowanych powinny pozostawać w mocy nie tylko wtedy, gdy szkodę stwierdzono protokółarnie, lecz także w przypadku, gdy zaniedbano tego z winy kolei.

12 W myśl art. 127 ust. 2 DKP po upływie 6 miesięcy od daty likwidacji przesyłki nie można dochodzić roszczeń o zwrot nadwyżki powstałej z likwidacji. Natomiast stosownie do art. 54 ust. 3 DKP nadwyżka taka przechodzi na rzecz Państwa w razie niezgłoszenia w ciągu 12 miesięcy żądania o jej zwrot, czyli że z tego ostatniego przepisu wynika uprawnienie do wnoszenia roszczeń o zwrot nadwyżki w ciągu 12 miesięcy, podczas gdy przepis poprzednio wspomniany dopuszcza dochodzenie roszczenia tylko w ciągu 6 miesięcy.

Ze względu na właściwą ustrojowi socjalistycznemu dążność do szybkiego likwidowania należności powinno się przyjąć jedynie termin 6 miesięcy.

13 Na podstawie art. 127 ust. 2 DKP roszczeń o zwrot opłat z tytułu niewykorzystania biletu i wycofania przesyłki oraz o zwrot nadwyżki powstałej przy likwidacji przesyłki nie można dochodzić po upływie 6 miesięcy od daty upływu ważności biletu lub od dnia wystawienia dokumentu przewozowego albo od dnia likwidacji przesyłki.

Na tle tego przepisu powstaje szereg wątpliwości.

Nie wiadomo, czy termin 6 miesięcy ma dla wspomnianych trzech kategorii roszczeń zastępować różny

termin zawity obowiązuje w postępowaniu arbitrażowym oraz roczny termin przedawnienia określony w art. 128 ust. 1 DKP. Nie wiadomo również, czy ten termin 6 miesięcy obowiązuje tylko dla wniesienia reklamacji, czy też także dla wytoczenia sporu arbitrażowego lub sądowego. Nie wiadomo wreszcie, czy ten termin 6 miesięcy zawiesza się na czas postępowania reklamacyjnego.

Celowa wydaje się następująca wykładnia, nie znajdująca jednak wyraźnego oparcia w przepisach DKP.

Termin 6 miesięcy powinien być traktowany jako zawity. Powinien on być miarodajny dla wspomnianych trzech kategorii roszczeń w miejsce rocznego terminu zawitego obowiązującego w postępowaniu arbitrażowym oraz rocznego terminu przedawnienia z art. 128 ust. 1 DKP. Należy ponadto uznać — w drodze analogii z art. 128 ust. 4 DKP — że ten termin 6 miesięcy ulega zawieszeniu na czas postępowania reklamacyjnego. W razie bezskuteczności reklamacji osoba uprawniona powinna wystąpić z wnioskiem arbitrażowym albo pozwem sądowym przed upływem terminu 6 miesięcy — przy uwzględnieniu jednak okresu zawieszenia.

14 Art. 128 ust. 2 DKP określa dla najważniejszych roszczeń momenty początkowe, od których ma się liczyć bieg przedawnienia, miarodajny dla dochodzenia roszczeń przed sądem, lecz nie w postępowaniu arbitrażowym.

W sprawach arbitrażowych, wynikających ze stosowania DKP, nie bierze się pod uwagę rocznego terminu

przedstawienia, lecz roczny termin zawity, przewidziany na złożenie wniosku arbitrażowego. Ten termin zawity ma się liczyć od dnia, w którym wierzyciel mógł żądać zaspokojenia roszczenia, czyli od dnia wymagalności roszczenia.

Na tym tle powstaje wątpliwość, czy momenty początkowe biegu przedawnienia mają obowiązywać także w postępowaniu arbitrażowym. Należałoby przyjąć, że momenty te powinny być — w drodze analogii — miarodajne również dla postępowania arbitrażowego, zwłaszcza, że każdy z nich został określony w taki sposób, że istotnie pokrywa się z dniem wymagalności danej kategorii roszczeń.

15 Art. 128 ust. 4 DKP przewiduje, że dla ustalenia początku lub końca przedawnienia miarodajna jest data doręczenia pisma, a w przypadku gdy pismo było wysłane pocztą — data nadania na pocztę. Chociaż przepis ten odnosi się jedynie do zawieszenia biegu przedawnienia, a nie do zawieszenia biegu terminu zawitego przewidzianego do złożenia wniosku arbitrażowego, należy jednak uznać, że w drodze analogii powinien on mieć zastosowanie do tego terminu zawitego.

* * *

Proponowane przez autora sposoby usuwania trudności przy stosowaniu przytoczonych poprzednio przepisów DKP mogą posłużyć za materiał dyskusyjny, a poglądy sprecyzowane na podstawie dyskusji — za materiał do przyszłej rewizji DKP.

ZB. KISIELIŃSKI (Warszawa)

Kierunki pracy Instytutu Naukowo-Badawczego Kolejnictwa w r. 1955

Do szeregu osiągnięć kolejnictwa Polski Ludowej należy zaliczyć również zorganizowanie Instytutu Naukowo-Badawczego Kolejnictwa w Warszawie. Powołany do życia w końcu roku 1951, INBK rozpoczął pracę z różnych dziedzin kolejnictwa, zmierzając do usprawnienia pracy i modernizacji taboru oraz urządzeń PKP. Instytut Kolejnictwa, w przeciwieństwie do innych instytutów transportowych, jest instytutem wielobranżowym, posiadającym następujące jednostki organizacyjne prowadzące działalność naukowo-badawczą: Zakład Budownictwa Kolejowego, Zakład Trakcji Parowej i Motorowej, Zakład Zabezpieczenia Ruchu Pociągów, Zakład Telekomunikacji, Zakład Trakcji Elektrycznej i Energetyki, Zakład Ruchu Kolejowego, Zakład Ekonomiki Transportu, Zakład Modeli i Prototypów, Laboratorium Chemiczne, Działowy Ośrodek Dokumentacji Naukowo-Technicznej oraz kilka samodzielnych pracowników naukowych. Wielokierunkowy charakter prac Instytutu i ich duże znaczenie dla kolejnictwa stwarza podstawy do poważnej rozbudowy utworzonych zakładów naukowych i zapewnienia im potrzebnej bazy techniczno-laboratoryjnej. W końcu roku 1954 INBK otrzymał własny budynek przy ul. Hożej nr 86, w perspektywie jest budowa dalszych obiektów dla Instytutu, łącznie z bazą dla posiadanego i budowanego taboru doświadczonego oraz z ciężkimi stanowiskami badawczymi.

Podobnie jak w roku 1954, INBK w roku 1955 będzie prowadził prace nad kilkudziesięcioma tematami, dającymi się ująć w pewne zarysowujące się podstawowe kierunki pracy Instytutu (zresztą nie pozostające bez wzajemnego na siebie wpływu) i zmierzające głównie do:

1. obniżenia kosztów własnych przewozów przez: a) badanie stopnia przydatności węgla do opalania parowozów w celu wybrania najodpowiedniejszych asortymentów, sporządzania mieszanek i opracowania wytycznych racjonalnej gospodarki węglem na PKP, b) badania nad możliwością zaoszczędzenia, wzgl. wyeliminowania materiałów deficytowych w gospodarce

kolejowej, c) badania nad koordynacją przewozów kolejowych i samochodowych;

2. podniesienia przełotności istniejących linii kolejowych przez: a) opracowanie podstawowych problemów elektryfikacji kolei i zasad eksploatacji linii zelektryfikowanych, b) opracowanie koncepcji i projektów nowoczesnych urządzeń bezpieczeństwa ruchu;

3. modernizacji urządzeń i metod eksploatacji przez: a) badanie taboru kolejowego i jego elementów celem określenia warunków racjonalnej eksploatacji usunięcia usterek i wad konstrukcyjnych oraz projektowania nowych rozwiązań, b) opracowanie zasad racjonalnej rozbudowy i unowocześnienia urządzeń teletechnicznych, c) opracowanie wzorcowych procesów technologicznych jednostek ruchowych i usprawnienia metod kierowania ruchem pociągów, d) opracowanie wzorcowych procesów technologicznych jednostek produkcyjnych i remontowych.

Badania stopnia przydatności węgla do opalania parowozów mają duże znaczenie dla gospodarki węglowej, ze względu na znaczne zużycie węgla przez trakcję parową PKP. Wystarczy nadmienić, że zaoszczędzenie zużycia węgla o 1% daje rocznie oszczędności kilku milionów złotych. Łącznie z badaniami przeprowadzonymi w roku 1954 na parowozie pociągu doświadczalnego, laboratoryjnie zbadano od początku istnienia Instytutu 38 sortymentów węgla. Dążeniem Instytutu w zakresie badań węgla jest:

1. określenie charakterystyk poszczególnych sortymentów i gatunków węgla, warunków ich spalania i racjonalnego wykorzystania, zależnie od warunków eksploatacyjnych,

2. wyeliminowanie z dostaw węgla dla PKP tych kopaliń, których węgle w mniejszym stopniu nadają się do opalania parowozów,

3. określenie składu najodpowiedniejszych mieszanek węglowych i warunków ich sporządzania, z uwzględnieniem użycia mułu i miału węglowego (z tej dziedziny Instytut opublikował popularną broszurkę, którą dotarła do wszystkich maszynistów),

4. wprowadzenie technicznego normowania węgla na parowozach celem uzyskania oszczędności w rozchodzie węgla (odpowiednia metoda opracowana przez INBK znalazła już zastosowanie na PKP).

W roku 1955 Instytut, obok kontynuowania badań dalszych sortymentów i gatunków węgla, będzie dążył do uogólnienia osiągniętych wyników i postawienia nowych wniosków odnośnie gospodarki węglowej PKP.

Do badań nad możliwością zaoszczędzenia wzgl. wyeliminowania materiałów deficytowych w gospodarce kolejowej należy zaliczyć planowane rozpoczęcie prac nad zastosowaniem konstrukcji elementów prefabrykowanych z betonu wstępnie sprężonego w budownictwie kolejowym (mosty kablobetonowe, podkłady strunobetonowe), szereg prac dotyczących oszczędnościowego i skuteczniejszego nasycania drewna na podkłady kolejowe, słupy oraz drewna przeznaczonego do budowy wagonów towarowych, które nie może być nasycone środkami szkodliwymi dla zwierząt i artykułów żywnościowych. Z punktu widzenia oszczędności prowadzone będą w dalszym ciągu prace nad farbami i lakierami oszczędnościowymi (zmniejszenie zużycia mini ołowianej i bieli cynkowej) i szybkoschnącymi (skrócenie postępu wagonu po malowaniu), oraz nad warunkami stosowania oleju uniwersalnego do maźnic wagonowych. Poważne osiągnięcia dać mogą również badania stopów łożyskowych. Duże oszczędności w nawierzchni stalowej da opracowanie sposobów utwardzania końców szyn i stosowanie długich szyn. Do utwardzania końców szyn leżących w torze, został skonstruowany przez jednego z pracowników Instytutu specjalny palnik, którego próby zastosowania wypadły pomyślnie. Znaczne rezerwy oszczędności stali mogą być również wykorzystane przez coraz większe upowszechnienie spawalnictwa w budowlach kolejowych. Tej sprawie służą prowadzone obecnie przez Instytut prace związane z ustaleniem przepisów dla kolejowych mostów spawanych przy współpracy Instytutu Spawalnictwa.

Badania nad koordynacją przewozów kolejowych i samochodowych mają szczególnie duże znaczenie, ze względu na rozwój motoryzacji i projektowaną rozbudowę sieci dróg wodnych. Jednakże ze względu na nieliczne kadry Zakładu Ekonomiki Transportu, prace nad koordynacją przewozów prowadzone są w ograniczonym zakresie; dotyczą one tylko transportu kolejowego i samochodowego, a zostały rozpoczęte od metody koordynacji przewozów na węzłach. Badania nad przekazaniem niektórych przewozów transportowi samochodowemu mają duże znaczenie nie tylko dla PKP lecz w ogóle dla gospodarki narodowej z następujących przyczyn:

a) wskutek niezwykle silnego wzrostu przewozów kolejowych PKP powinny być odciążone od przewozów, które może wykonywać inny środek transportu,

b) racjonalizacja przewozów wymaga przekazania innym środkom transportu tych przewozów, które na PKP mają wyższe koszty własne i pogarszają wykorzystanie taboru. Do takich przewozów należą przede wszystkim przewozy na krótkie odległości i przewozy stacyjne (wewnątrz węzła). Prace Instytutu, odnoszące się do koordynacji przewozów, z uwagi na swój charakter, są długofalowe i wymagają kompleksowych rozwiązań oraz szerokiej współpracy z jednostkami planującymi rozbudowę i rozmieszczenie nowych ośrodków przemysłowych.

Opracowanie podstawowych problemów elektryfikacji kolei i zasad eksploatacji linii zelektryfikowanych jest przedmiotem prac Zakładu Trakcji Elektrycznej i Energetyki, który podjął jako pracę pierwszo-planową, ustalenie perspektywicznego programu elektryfikacji PKP na podstawie analizy przewozów. Celem zaoszczędzenia niezwykle pracochłonnych obliczeń trakcyjnych, niezbędnych do opracowania założeń techniczno-ekonomicznych dalszej elektryfikacji kolei, projektuje się, w oparciu o współpracę z Instytutem Elektrotechniki skonstruowanie specjalnej maszyny elektronicznej do liczenia, mogącej szybko i bezbłędnie wykonać potrzebne obliczenia.

Bezpośrednio przydatne dla PKP będzie prowadzone w dalszym ciągu w r. 1955 opracowanie metod eksploatacji ruchu podmiejskiego i dalekobieżnego na liniach zelektryfikowanych. Jako fragment tej pracy zo-

stały przeprowadzone w roku 1954 przez INBK pomiary potoków pasażerskich w zelektryfikowanym ruchu podmiejskim węzła warszawskiego. Dały one ciekawe wyniki w postaci możliwości skonstruowania znacznie dogodniejszego dla pasażerów rozkładu jazdy, przy równoczesnym osiągnięciu poważnych oszczędności w trakcji elektrycznej, przez wyeliminowanie zbędnych przebiegów mało wykorzystanych jednostek elektrycznych. Opracowane przez Instytut wytyczne posłużą na konferencji rozkładów jazdy pociągów pasażerskich na rok 1955/56 za podstawę do budowy rozkładów jazdy pociągów elektrycznych na węźle warszawskim.

Jako dalsze prace z omawianej dziedziny, rozpoczęte w r. 1954 a przechodzące na r. 1955, należy wymienić ustalenie typów zabezpieczeń urządzeń zasilających trakcję elektryczną na PKP i opracowanie metody obliczania mocy podstawic trakcyjnych PKP, w zależności od gęstości ruchu i jednostkowego zużycia energii elektrycznej. W r. 1955 z dziedziny trakcji elektrycznej zostaną również rozpoczęte 2 tematy, obejmujące ustalenie przyczepności i oporów elektrycznego taboru kolejowego.

Opracowanie koncepcji i projektów nowoczesnych urządzeń bezpieczeństwa ruchu pociągów wynika z pilnych potrzeb PKP w zakresie stosowania urządzeń centralizacji przełączników na stacjach, szerokiego zastosowania automatyzacji górnek rozrządowych, zastosowania blokady liniowej, samoczynnego hamowania pociągów i samoczynnej sygnalizacji kabinowej, samoczynnego nastawiania rogatek na przejazdach z samoczynną sygnalizacją i in.

Dotychczas stosowane na PKP urządzenia bezpieczeństwa ruchu pociągów są w większości oparte na licencjach zagranicznych, często przestarzałych. Dlatego dążeniem Instytutu jest opracowanie własnych systemów urządzeń zabezpieczenia ruchu pociągów. Najbardziej zaawansowaną pracą z tej dziedziny, która w r. 1955 wejdzie w stadium prób terenowych, jest opracowanie i wykonanie prototypu urządzeń samoczynnego hamowania pociągów z samoczynną sygnalizacją kabinową typu punktowego z generatorem lampowym i maszynowym, systemu INBK. Obecnie już Instytut posiada w pracowni Zakładu Zabez. Ruchu Pociągów część elektryczną tych urządzeń, które są poddawane próbom laboratoryjnym.

Następną poważnie zaawansowaną pracą z omawianej dziedziny jest opracowanie warunków budowy odcinków izolowanych, jako podstawowego elementu automatyzacji urządzeń bezpieczeństwa ruchu. W celu prawidłowego dokonywania pomiarów odcinków izolowanych opracowano odpowiednią metodę i instrukcję, w/g której dokonano szeregu pomiarów w/w odcinków w różnych warunkach atmosferycznych. Dalszym zadaniem będzie m. in. opracowanie warunków technicznych dla budowy podkładów strunobetonowych, aby całkowicie nadawały się one do stosowania w odcinkach izolowanych i nie powodowały nadmiernego upływu prądu, oraz ustalenie taniej i odpowiedniej dla odcinków izolowanych podsyпки.

Jako inne prace, prowadzone w r. 1955 z dziedziny zabezpieczenia ruchu pociągów w Instytucie, należy wymienić:

a) opracowanie wytycznych dla wyboru właściwszego systemu samoczynnej blokady liniowej, który pozwoli na szerokie zastosowanie tej blokady, a tym samym na znaczne zwiększenie przepustowości linii kolejowych,

b) opracowanie własnego systemu samoczynnych urządzeń nastawczych na górkach rozrządowych w oparciu o sprzęt produkcji krajowej, co umożliwi szerokie zastosowanie automatyzacji stacji rozrządowych, a tym samym, zwiększenie ich zdolności twórczej,

c) ustalenie sposobów zabezpieczenia skrzyżowań kolei z drogami w zależności od warunków techniczno-ruchowych; przyczyni się to do zwiększenia bezpieczeństwa na przejazdach przy wzrastającym ruchu kołowym i kolejowym,

d) opracowanie projektu ulepszonego kontaktu szynowego i jego zastosowania, co stanowić będzie usprawnienie i zwiększenie pewności działania samoczynnych urządzeń bezpieczeństwa ruchu pociągów,

Badanie taboru kolejowego i jego elementów celem określenia warunków racjonalnej eksploatacji, usunięcia usterek i wad konstrukcyjnych oraz dla projektowania nowych rozwiązań jest jednym z najpoważniej rozbudowanych kierunków pracy Instytutu. Dotychczas na podstawie wyników zjazd doświadczalnych Instytut opracował charakterystyki ciepłotrakcyjne 4 parowozów normalnotorowych i 2 parowozów wąskotorowych, dokonując przy tym niezbędnych rekonstrukcji podnoszących znacznie sprawność zbadanych parowozów.

W roku 1955 Instytut przeprowadził badania ciepłotrakcyjne jednego parowozu wąskotorowego, badania wagonu motorowego oraz prototypu samowyladowczego wagonu wąskotorowego. Prace te, raczej o charakterze dużych eksperymentów, będą miały głównie za zadanie określenie stopnia przydatności i warunków pracy badanego taboru oraz ewentualnej konieczności wykonania pewnych zmian.

Natomiast jako pracę typową badawczą należy uznać temat: badanie wpływu zwiększonych ciśnień pary i wyższych temperatur przegrzewu pary na sprawność ciepłą parowozu. Praca ta da wytyczne dla ustalenia właściwych ciśnień pary i wielkości przegrzewu dla parowozów nowobudowanych. O celowości prowadzenia badań w tym kierunku świadczy fakt, że opracowana przez INBK rekonstrukcja kotła parowozu Tki 3 z pary nasyconej na parę przegrzaną da w/g przeprowadzonych obliczeń cieplnych oszczędności węgla ok. 10%. Prototyp tak zrekonstruowanego parowozu zostanie poddany próbom dla potwierdzenia przeprowadzonych obliczeń. Poważnym osiągnięciem Instytutu w zakresie możliwości zmniejszenia zużycia węgla jest opracowanie metody stosowania na parowozach rur cyrkulacyjnych (krążeniowych). Przeprowadzone badania doświadczalne potwierdziły słuszność założeń.

Pracą o charakterze badawczo-konstrukcyjnym w zakresie omawianego kierunku jest temat: opracowanie konstrukcji urządzeń ciagowych parowozów. Temat ten będzie prowadzony pod kątem usprawnienia pracy parowozów eksploatowanych i nowobudowanych oraz przeciwdziałania nadmiernemu iskrzeniu parowozów, a tym samym zapobieganiu pożarom.

Duże znaczenie dla PKP będą miały badania hamulców zespolonych, dla których to badań opracowano dokumentację na budowę stałego stanowiska doświadczalnego. W roku 1955 przewidziane jest opracowanie wytycznych dla prowadzenia ciężkich pociągów towarowych i zapobiegania zerwaniom pociągów wskutek nieumiejętnego hamowania. Jako zagadnienie dalsze przewidziane jest opracowanie typu hamulca zespolonego dla wagonów osobowych o szybkości ponad 100 km/h.

Szereg tematów omawianego kierunku wiąże się ściśle z innymi dziedzinami pracy Instytutu. Np. badanie pierścieni ma na celu głównie ustalenie technologii produkcji żeliwa na pierścienie i sposobu ich obróbki. Uzyskane już pozytywne wyniki z doświadczalnymi pierścieniami zabudowanymi na parowozach w eksploatacji pozwalają przypuszczać, że praca ta w efekcie da dłuższą żywotność pierścieni bez nadmiernego zużycia tulei roboczych cylindra, zmniejszy ilość awarii z powodu pęknięć pierścieni i zmniejszy koszty naprawy bieżącej parowozów. Badania łożysk wagonowych ze stopów blednocynowych wiążą się ściśle z oszczędnością materiałów deficytowych (cyny, brązu) a także, w pewnym stopniu z niezawodnością ruchu pociągów. Z bezpieczeństwem ruchu pociągów ściśle związane są badania wózków wagonowych, które będą prowadzone pod względem dynamicznym, konstrukcyjnym i z punktu widzenia konserwacji. Wyniki badań dadzą podstawy do rekonstrukcji wózków wagonowych celem zapobieżenia wypadkom wykołowania się taboru i niszczeniu towaru, np. kruszeniu cegły oraz umożliwią wytyczenie właściwych kierunków budowy nowych wózków wagonów osobowych i towarowych.

Opracowanie zasad racjonalnej rozbudowy i unowocześnienia urządzeń technologicznych jest podstawowym kierunkiem pracy Zakładu Technologii INBK. Dużym osiągnięciem Instytutu w tej dziedzinie jest opracowanie założeń i współpraca przy budowie tymczasowego urządzenia telekonferencyjnego, które zosta-

ło oddane już do eksploatacji. Umożliwia ono operatywne prowadzenie konferencji ministerstwa ze wszystkimi DOKP bez konieczności przyjazdu ludzi z terenu. Urządzenia tego typu są pierwsze w Polsce i ogromnie ułatwiają pracę kierownictwu resortu. Niezależnie od zrealizowania budowy urządzenia tymczasowego, Instytut rozpoczął już prace nad projektem i wykonaniem modelu stałych urządzeń telekonferencyjnych. Jako dalszy etap pracy przewidziane jest opracowanie projektu urządzeń telekonferencyjnych, łączących ministerstwo z DOKP i DOKP z oddziałami.

Drugim tematem ułatwiającym pracę kolei przez zastosowanie właściwych środków łączności będzie opracowanie zasad wykorzystania istniejącej sieci urządzeń dalekopisowych dla przekazywania analiz pociągów, co poważnie odciąży dyspozytorów ruchu i usprawni ich pracę.

Dla umożliwienia kontynuowania pomiarów i badań tele- i radiotechnicznych w różnych punktach sieci PKP Instytut opracował dokumentację na budowę i wyposażenie specjalnego wagonu. Budowa tego wagonu jest na ukończeniu i przejęcie go przez Instytut ogromnie ułatwi pracę Zakładowi Telekomunikacji na linii.

Opracowywanie wzorcowych procesów technologicznych jednostek ruchowych i usprawnienia metod kierowania ruchem pociągów powinno w dużej mierze usprawnić pracę kolei. Podstawową pracą tego kierunku — są prowadzone przez Zakład Ruchu Kolejowego badania i prace nad ustaleniem potoków ładunków na sieci PKP, które w r. 1955 będą obejmowały przeprowadzenie prób nad możliwością zastosowania maszyn matematycznych do ustalania optymalnego wariantu marszrutyżacji technicznej pociągów towarowych. Badania nad potokami ładunków wiążą się ściśle z drugą pracą podjętą przez Instytut, a mianowicie — ustaleniem warunków dla właściwego rozmieszczenia stacji rozrządowych na sieci PKP. Praca ta ma znaczenie ze względu na rozwój i budowę nowych ośrodków przemysłowych oraz rozbudowę linii i stacji.

W r. 1955 będą prowadzone dalsze prace nad określeniem metody jednolitego procesu technologicznego pracy stacji. Prace te będą obejmowały określenie metody najlepszego rozwiązania procesów technologicznych typowej stacji górniczej, hutniczej i portowej. Również w r. 1955 Instytut rozpocznie badania nad organizacją ruchu towarowego w Oddziałach Eksploatacyjnych, co doprowadzi do opracowania wzorcowego procesu technologicznego organizacji ruchu towarowego w Oddziale.

Opracowywanie wzorcowych procesów technologicznych jednostek produkcyjnych i remontowych w większości przypadków leży w zakresie działania instytutów przemysłowych, jednakowoż ze względu na to, że ten kierunek badań ma duże znaczenie w gospodarce PKP, został on uwzględniony w planie prac INBK.

Szczególnie ważnym pod tym względem dla kolei jest zmniejszenie ilostanu chorych wagonów towarowych. W związku z tym Instytut podjął temat, mający na celu ustalenie, w oparciu o przeprowadzenie analizy przyczyn uszkodzeń wagonów towarowych, usprawnionej metody naprawy bieżącej wagonów towarowych.

Do tego kierunku badań naukowych Instytutu należą też prace mające na celu opracowanie zasad zmniejszania ciężkich i pracochłonnych robót drogowych. W roku 1955 w oparciu o dotychczasowe doświadczenia nabyte przy opracowywaniu procesów technologicznych pracy baz montażowych i pociągów zmechanizowanych dla ciągłej wymiany szyn Zakład Budownictwa Kolejowego opracuje typowy proces technologiczny mechanicznego zrywania układki i demontażu toru, który powinien przyczynić się do zwiększenia wydajności pracy i oszczędności materiałów, prowadzone będą też w dalszym ciągu badania nad ustaleniem zależności nakładu robocizny i materiałów na bieżące utrzymanie torów przy różnych warunkach pracy. Dla prowadzenia tych badań Instytut zorganizował na linii szereg działek doświadczalnych. Badania te w efekcie doprowadzą do opracowania procesów technologicznych bieżącego utrzymania torów kolejowych.

Poza wymienionymi powyżej kierunkami prac w r. 1955 zarysowują się i dalsze, jak np. prace z dziedziny normalizacji technicznej, badania z dziedziny fizjologii pracy, norm zużycia materiałów i in. Pierwszy kierunek reprezentuje samodzielne stanowisko Inżyniera Normalizacji, które ma głównie za zadanie organizowanie i koordynowanie prac normalizacyjnych w Instytucie. Drugi kierunek prac podejmuje Pracownia Psychofizjologiczna, a trzeci niewydzielone jeszcze stanowisko pracy do badań nad normami zużycia materiałów.

Poza tym w Instytucie jest rozbudowany Zakład Modeli i Prototypów, którego zakres działalności jest jeszcze mały i w r. 1955 głównie ograniczać się będzie do montażu wykonanych uprzednio elementów modeli prototypowej stacji rozrządowej dla celów szkoleniowych oraz do wykonywania drobnych przyrządów pomiarowych.

Oddzielną dziedzinę pracy Instytutu reprezentuje Ośrodek Dokumentacji Naukowo Technicznej. Ośrodek ten prowadzi bibliotekę fachową, kolportaż prasy kra-

jowej i zagranicznej, zajmuje się sporządzaniem kart dokumentacyjnych ze wszystkich dziedzin kolejnictwa i prowadzeniem kartoteki dokumentacyjnej. Oprócz tego ośrodek Dokumentacji wraz z komitetem redakcyjnym INBK redaguje „Biuletyn INBK“ i „Przegląd Bibliograficzny“, jako dodatek do miesięcznika „Przegląd Kolejowy“. Odrębnym periodycznym pismem jest wydawany do użytku służbowego przez INBK „Biuletyn Kolejowego Piśmiennictwa Zagranicznego“. Oprócz tego Instytut w r. 1954 przystąpił do wydawania drukami swych prac. W r. 1954 przygotowano do druku 13 prac INBK, z których 2 opublikowano w 1954 r.; na r. 1955 przewidziane jest wydanie dalszych 16 prac Instytutu.

* * *

Na przykładzie wymienionych kierunków prac Instytutu i ich rozwoju, łatwo zauważyć, że wpływ INBK na poprawę pracy kolei będzie co raz bardziej widoczny, w miarę rozbudowy Zakładów i Pracowni Instytutu oraz wdrażania zakończonych prac do eksploatacji.

Z. JĘDRZEJEWSKI (Warszawa)

O właściwe wykorzystanie posiadanego zaplecza technicznego

Rozwój transportu samochodowego w Polsce Ludowej charakteryzuje niezwykła dynamika. W ciągu dziesięciolecia niepodległości uwielokrotniliśmy nasz tabor samochodowy, a samochód stał się niezbędnym, powszechnym środkiem transportowym. Razem ze wzrostem ilości taboru, rosła i rośnie jego wydajność, organizacyjne formy eksploatacji ulegają również poważnym przeobrażeniom, stale rozwijając się i podnosząc na wyższy poziom.

Jednakże mimo powyższych faktów, świadczących o niewątpliwych naszych sukcesach na odcinku transportu samochodowego, trzeba stwierdzić, że jest jeden element naszej motoryzacji, który nie dorównuje jej w rozwoju. Elementem tym jest zaplecze techniczne transportu samochodowego.

Tempo budowy nowych, typowych stacji obsługi, będących podstawowym elementem zaplecza technicznego, jak dotąd nie jest proporcjonalne do przyrostu taboru. Efektywność inwestycji w tym zakresie jest ponadto bardzo mała ze względu na długi okres budowy i niepełne uruchamianie w momencie oddania inwestycji użytkownikowi.

Z tych przyczyn obserwujemy niedobór w zakresie zaplecza technicznego, a w konsekwencji brak obsługi technicznej w odniesieniu do pewnej części taboru, względnie redukcję zakresu czynności obsługowych. Te ostatnie dwa momenty prowadzą do obniżenia gotowości technicznej taboru. Do pogorszenia stanu technicznego taboru przyczynia się również fakt niedostatecznego wykorzystania istniejącego zaplecza technicznego.

Zagadnienie pełnego uruchomienia nowych typowych obiektów, to zagadnienie dalszych inwestycji w postaci nowych obiektów, względnie w postaci adaptacji posiadanych nietypowych stacji obsługi i warsztatów do nowych zadań. Zagadnienie to wymaga niewątpliwie omówienia i przedyskutowania na bazie aktualnych potrzeb w zakresie obsługi technicznej.

Jednakże w artykule niniejszym chcemy się zająć szczegółowym omówieniem drugiego zagadnienia, uważając, że w sytuacji istnienia niedoborów zaplecza technicznego, fakt nienależytego wykorzystania istniejącego zaplecza technicznego jest karygodnym marnotrawstwem. Omawiając ten problem, zajmiemy się głównie nietypowymi stacjami obsługi, gdyż w większości samochody nasze pracują w oparciu o obsługę wykonywaną na tego rodzaju stacjach.

Głównymi przyczynami niepełnego i niewłaściwego wykorzystania stacji obsługi są:

- 1) brak właściwej organizacji pracy,
- 2) brak stosowania wielozmianowości,
- 3) niewłaściwy stan techniczny wyposażenia, urządzeń i narzędzi,
- 4) niestosowanie rozrachunku gospodarczego w organizacji stacji obsługi,

Omówimy kolejno te, zdaniem naszym, najistotniejsze i najbardziej typowe niedociągnięcia w pracy naszych stacji obsługi.

Na ogół stacje obsługi, przewidziane przede wszystkim dla wykonywania zabiegów obsługowych, a dodatkowo dla doraźnych napraw (napraw bieżących) są w praktyce nastawione głównie na naprawy bieżące. Znajduje to odzwierciedlenie w ustawieniu i składzie brygad roboczych. Powszechnym zjawiskiem jest bardzo silne obsadzenie poszczególnych rzemieślników oraz brygad naprawczych, przy jednoczesnym niewydzieleniu, względnie wydzieleniu bardzo słabych brygad obsługowych. Różnica ta w praktyce jest tym jaskrawsza, że różnicowanie to ma miejsce nie tylko w zakresie ilościowym, t. zn. pod względem ilości osób w brygadach, lecz również jakościowym, tzn. pod względem kwalifikacji zawodowych pracowników. W wielu więc przypadkach te same osoby wykonują z konieczności czynności obsługowe i naprawcze. Brak konkretnego i wyraźnego podziału czynności uniemożliwia specjalizację pracowników, a tym samym uniemożliwia wzrost wydajności pracy pracownika, a więc i stacji obsługi.

Brak podziału czynności prowadzi ponadto do zaniedbania wykonywania niektórych czynności obsługowych z tej przyczyny, że pracownicy stacji obsługi przykładają większą uwagę do czynności, które mogą być skontrolowane, względnie w zakresie których istnieje naturalna kontrola wykonania (czynności naprawcze), niż do czynności, których szczegółowa kontrola jest b. pracochłonna, a więc w praktyce niestosowane czynności obsługowe, kontrola właściwego wykonania których może być bardziej pracochłonna od samego ich wykonania.

Powyższa wadliwa, ale typowa organizacja pracy w stacjach obsługi, tzn. własnego zaplecza technicz-

nego, zbiega się z brakiem wyraźnego przeznaczenia kanałowych i bezkanałowych stanowisk roboczych. Najpopularniejszym typem stanowiska roboczego w naszych stacjach obsługi jest stanowisko uniwersalne, tj. stanowisko (kanałowe wzgl. słabo wyznaczone bezkanałowe), na którym wykonuje się zarówno obsługę techniczną, niezależnie od jej zakresu, jak i naprawy.

Bardzo często, nawet na stacjach obsługi posiadających większą ilość stanowisk kanałowych, kierownictwo nie określiło dokładnie przeznaczenia tych stanowisk. Tego rodzaju organizacja, a właściwie jej brak w zakresie podziału pracy, jak i wyznaczenia stanowisk do pracy, prowadzi do stałej improwizacji w zakresie wykonywania zadań stacji obsługi. Improwizacja ta, niejednokrotnie w połączeniu z brakiem właściwego kierownictwa prowadzi do chaosu w pracy stacji obsługi, a więc do poważnego zmniejszenia jej przepustowości. Przykładem takiej sytuacji jest b. częste zajmowanie stanowisk kanałowych przy tego rodzaju pracach, przy których kanał nie jest potrzebny, przez co czynności wymagające kanału wykonuje się na bezkanałowych stanowiskach pracy.

Drugim przykładem może być powszechnie spotykany fakt zajmowania kanałowych stanowisk pracy przez pojazdy będące w wielodniowym przestoju technicznym (oczekiwanie na naprawę wzgl. jej ukończenie) przy występującym równocześnie braku stanowisk kanałowych do wykonywania właściwych zadań stacji obsługi.

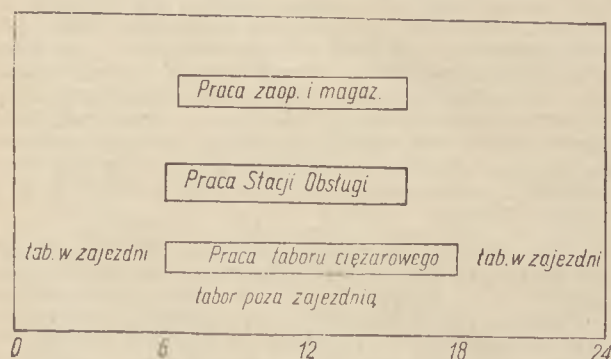
Samochody naszych przedsiębiorstw transportowych pracują przeciętnie około 12 godzin na dobę, przeważnie w godzinach dziennych. Te 12 godzin pracy pojazdów przypada więc w transporcie ciężarowym między godz. 6.00—18.00, a w przewozach pasażerów główne nasilenie ruchu, to godziny ranne i godziny popołudniowe.

Stacja obsługi dla sprawnego wykonania swych zadań powinna więc pracować pełną parą po godzinach eksploatacji taboru, a tym samym przed godzinami następnej eksploatacji. Odnosi się to zarówno do obsługi, jak i napraw doraźnych (napraw bieżących), a nie dotyczy napraw średnich i napraw głównych, wykonawstwo których jest niezależne od dobowego przebiegu taboru.

Tymczasem praca w naszych stacjach obsługi jest przeważnie zorganizowana bez specjalnego oglądania się na rozkład pracy taboru w ciągu doby. W konsekwencji występują bardzo mocne pierwsze zmiany (od 6.00 wzgl. 7.00 do 14.00 wzgl. 15.00) bez drugiej i trzeciej zmiany lub też mocne pierwsze zmiany ze słabymi drugimi i trzecimi zmianami.

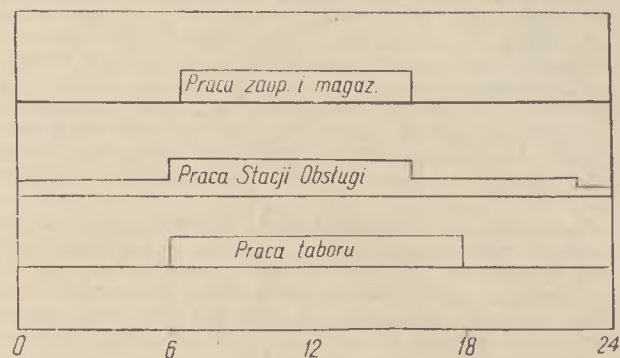
Obrazując to wykresem otrzymujemy:

I wariant — najpopularniejszy



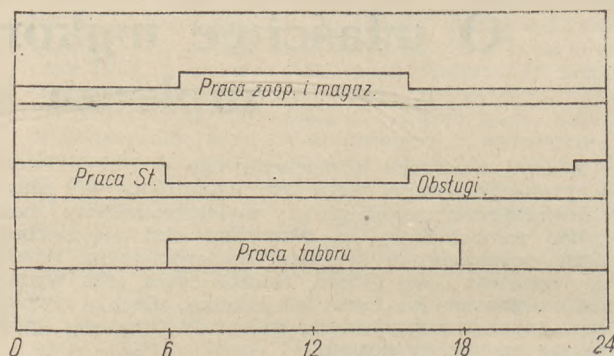
Z wykresu tego widzimy, że tabor w zasadzie rozmija się z pracownikami Stacji Obsługi a spotkanie ich jest uwarunkowane przestojem technicznym. Nie może być w tym rozwiązaniu mowy o jakiegokolwiek profilaktyce i o utrzymaniu gotowości technicznej.

II Wariant — mniej popularny



Z wykresu tego widzimy pewien postęp w zakresie dostosowania pracy stacji obsługi do potrzeb eksploatacyjnych — jednak postęp nie zapewniający należytej obsługi taborowi. W tym rozwiązaniu nie może być mowy o profilaktyce, natomiast gotowość techniczną ratuje się nieustającymi naprawami bieżącymi.

III Wariant właściwy lecz nie popularny



Z wykresu tego widzimy, że praca stacji obsługi wypada głównie na godziny pobytu taboru w zajezdni, co umożliwia opiekę nad taborem (profilaktykę) i utrzymanie wysokiej gotowości technicznej przy współpracy magazynu (części zamienne).

Oczywista jest rzecz, że właściwe ustawienie zmian stacji obsługi wymaga oparcia się o wykresy natężenia zjazdu i wyjazdu. Na ogół na zmianach II i III brak jest kierownictwa technicznego. Nie zawsze nawet są na tych zmianach majstrowie, których przeważnie zastępują brygadziści i to często jednocześnie pracujący przy wykonawstwie czynności obsługowych. Sytuacja taka nie przyczynia się do właściwego wykonania zadań w zakresie obsługi taboru.

Wydałność pracy na stacjach obsługi, a tym samym ich zdolność produkcyjna (przepustowość) są w dużym stopniu zmniejszane na skutek niewłaściwego stanu technicznego maszyn, urządzeń i narzędzi. Brak właściwej opieki nad narzędziami i maszynami prowadzi do wyeliminowania ich z produkcji. Sprawność techniczna urządzeń stacji obsługi przeważnie nie przekracza liczby 50% posiadanych urządzeń.

Niesprawne obrabiarki i urządzenia, niewłaściwy stan narzędzi prowadzi do przestarzałych i nieracjonalnych metod pracy, do złej jakości wykonywanych robót oraz do marnotrawstwa czasu i wysiłku ludzkiego. Zaniechanie korzystania z właściwych obrabiarek, urządzeń i narzędzi prowadzi do lekceważenia warunków technicznych (norm) obowiązujących przy poszczególnych pracach. Potwierdzeniem tego jest niekorzystanie w ogóle (prawie powszechne) z urządzeń pomiarowo-kontrolnych. Urządzenia te spoczywają przeważnie w magazynach, a wielokrotnie nie jest znane nawet ich przeznaczenie.

Stacje obsługi, stanowiące część przedsiębiorstwa transportowego, jak dotąd nie są przeważnie wydzielone na pełny rozrachunek, a ponadto nawet planowanie działalności stacji obsługi nie jest ani nale-

życie prowadzone, ani należyte opracowywane i analizowane.

Zadania planowe stacji obsługi, wynikające z planu przewozowo-eksploatacyjnego nie są doprowadzane do poszczególnych stanowisk pracy, a nawet do poszczególnych brygad. Uniemożliwia to zainteresowanie materialne pracowników stacji obsługi w wynikach pracy ma ich odcinku, co z kolei prowadzi do zniekształcania zasad akordu tam, gdzie on jest wprowadzony.

Omówione wyżej fakty należy uznać w dużej mierze za przyczynę niedotrzymywania przez zaplecze techniczne kroku rozwojowi naszego transportu samochodowego. Zastanówmy się nad możliwościami usprawnienia tego stanu rzeczy — nad możliwościami wydobywania rezerw istniejących w posiadanym zapleczu technicznym.

Omówimy poniżej jedynie fragmenty zagadnień związanych z usprawnieniem pracy stacji obsługi, stawiając pod dyskusję nasuwające się wnioski, nie wy-

czerpując, oczywiście, całokształtu zagadnienia ze względu na wąskie ramy artykułu. Wydaje się, że dla lepszego wykorzystania posiadanego zaplecza technicznego konieczne jest:

1. pełniejsze powiązanie pracy stacji obsługi z przebiegiem eksploatacji pojazdów,
2. pełniejsze wykorzystanie dobowej przepustowości stacji obsługi, drogą uruchamiania wielozmianowości pracy,
3. podniesienie kwalifikacji personelu oraz polepszenie stanu technicznego obrabiarek, urządzeń i narzędzi w stacjach obsługi,
4. wprowadzenie ciągłej służby nadzoru technicznego nad eksploatacją i obsługą (naprawami) taboru w postaci dyspozytorów technicznych, mających za zadanie zsynchronizowanie obsługi taboru z jego eksploatacją.
5. wprowadzenie podziału czynności na stacjach obsługi.

Plan zmianowo-dobowy Stacji Obsługi*)

Tablica 1

na czas od dnia 195 godz.
do dnia 195 godz.

Nr stanowis- ka pracy St. Obsłu- gi	Zmiana pracy St. Obsługi	Ilość obsługi technicznych i smarowniczych												Napr. bież.				
		OT 1			OT 2			OS 1			OS 2			OS 3			Ilość r.godz	
		Zapotrz. Dysp. Tech.	Plan St. Obsł.	Wykonano	Zapotrz. Dysp. Techn.	Plan St. Obsł.	Wykonano	Zapotrz. Dysp. Techn.	Plan St. Obsł.	Wykonano	Zapotrz. Dysp. Techn.	Plan St. Obsł.	Wykonano	Zapotrz. St. Obsł.	Plan St. Obsł.	Wykonano	Plan St. Obsł.	Wykonano

*) Projekt planu zmianowo-dobowego opracowany przez PKS. Przewiduje się, że dyspozytor techniczny na podstawie bezpośredniego kontaktu z dyspozytorem eksploatacyjnym opracuje zapotrzebowanie na prace St. Obsługi oraz ich rozkład na zmiany. Zapotrzebowanie zostanie uzgodnione z kierownikiem St. Obsługi w konsekwencji czego powstanie plan pracy St. Obsługi z podziałem na stanowiska i rodzaje robot. Wzór przewiduje równocześnie kontrolę wykonania tego planu.

ad 1) Pracę stacji obsługi należy ściślej powiązać z przebiegiem eksploatacji taboru przez (patrz tab. 1):
a) dostosowanie dobowego rozkładu zajęć stacji obsługi do potrzeb eksploatacji drogą analizy wykresu natężeń zjazdu i wyjazdu pojazdów;

b) uwzględnienie w planie pracy taboru konieczności wykonania obsługi technicznej (zjazdu z pracy do obsługi planowanej);

c) organizowanie ruchomych stacji obsługi dla obsługi kolumn oddelegowanych poza siedzibę swej bazy;

d) nadzór techniczny nad przebiegiem eksploatacji pojazdów (technika jazdy, szybkość, kontrola wykorzystania ładowności, warunki pracy).

ad 2) Wobec złego stanu posiadania w zakresie zaplecza technicznego konieczne są staje maksymalne wykorzystanie przepustowości istniejących stacji obsługi, a więc uruchamianie pracy wielozmianowej.

Konieczność uruchomienia zmian nocnych wynika poza tym, o czym pisaliśmy uprzednio, z potrzeb eksploatacji. Niewątpliwie praca na zmianach nocnych, odbywająca się w bardzo niekorzystnych warunkach (zwłaszcza w zajeżdżniach nietypowych), podobnie zresztą jak i praca w zimie, wymagałaby odpowiednich bodźców materialnych. Tego rodzaju uzasadnienie w transporcie samochodowym bodźce zniwelowałyby cały szereg trudności uruchomienia zmian nocnych. Zniknęłyby między innymi niechęć robotnika stacji obsługi do pracy w godzinach nocnych, wynikająca ze zmniejszenia się jego wydajności pracy na skutek trudniejszych warunków pracy niż w dzień, a tym samym zmniejszenia się jego zarobków.

W zagadnieniu uruchomienia nocnych zmian nie można pominąć sprawy funkcjonowania magazynów technicznych. Istotną rzeczą jest funkcjonowanie magazynu przez cały czas pracy stacji obsługi i zagadnienie to nie powinno być lekceważone przy uruchamianiu wielozmianowości.

ad 3) Podniesienie kwalifikacji pracowników stacji obsługi powinno się odbywać drogą szkolenia we-

wnątrzzakładowego oraz drogą specjalizacji pracowników, co łączy się ściśle z zagadnieniem wprowadzenia ścisłego podziału czynności pomiędzy stanowiska pracy.

Należyty stan techniczny urządzeń obrabiarek i narzędzi powinien być utrzymany przez ustalenie wyraźnej odpowiedzialności za stan poszczególnych obiektów oraz przez właściwe działania jednostek dozoru technicznego w tym zakresie.

ad 4) Właściwe zorganizowanie pracy stacji obsługi na wszystkich zmianach wymaga ciągłego nadzoru organizacyjnego nad pracą wszystkich tych zmian. Nadzór ze strony majstrów zmianowych, mających za zadanie bezpośrednią organizację procesów technologicznych oraz nadzór nad jakością wykonywanych robót (kontrola międzyoperacyjna) nie jest wystarczający, gdyż wymagane są dodatkowe czynności kierownicze i współpraca w tym zakresie z eksploatacją. Powstaje więc konieczność powołania czynnika kierującego pracą stacji obsługi w ścisłym powiązaniu z eksploatacją. Zadania tego rodzaju mogą być wykonywane przez służbę dyspozytorską, techniczną.

Podstawowymi zadaniami w/w służby m. in. byłoby:

a) planowanie zapotrzebowania na obsługi techniczne na najbliższą dobę (plan zmianowo-dobowy stacji obsługi w oparciu o wykonywane, już wykonane i przewidywane w danym dniu przebiegi pojazdów),

b) dysponowanie obsługą dla pojazdów powracających z pracy,

c) prowadzenie ewidencji obsługi i napraw poszczególnych pojazdów,

d) ustalanie kolejności obsługi pojazdów.

Służba dyspozytorów wprowadziłaby czynnik planowości w pracy stacji obsługi oraz koordynacji wysiłków stacji obsługi z najpilniejszymi potrzebami eksploatacji. Poza tym służba dyspozytorów umożliwiłaby kontrolę kierowcy poprzez prowadzoną ewidencję napraw.

ad 5) Dla zlikwidowania niewłaściwości organiz-

cyjnych konieczne jest wprowadzenie podziału czynności:

- a) między brygady i poszczególnych pracowników,
- b) między stanowiska pracy.

W oparciu o analizę potrzeb naprawczych i obsługowych taboru, wyrażoną w pracochłonności robót (roboczogodzin), należałoby personel stacji obsługi podzielić na brygady: a) obsługowe, b) smarownicze, c) naprawcze, pracujące przy pojazdach, d) rzemieślników specjalnych (naprawy wzgl. produkcja pośrednia dla naprawy pojazdów), z równoczesnym przydziałem funkcji poszczególnym pracownikom.

Właściwe zorganizowanie pracy tych brygad wymaga ustaleń dla możliwie największej ilości brygad roboczych stałych miejsc pracy, tj. wyznaczenia stałych stanowisk roboczych. W sytuacji więc panującej na nietypowych stacjach obsługi konieczna jest ucieczka od uniwersalnych (na których robi się

wszystko) do stanowisk roboczych specjalizowanych. Dotyczy to zarówno kanałowych stanowisk pracy, jak i bezkanałowych, przy czym w związku z brakiem kanałów, wydaje się słuszne przyjęcie zasady wykonywania na kanałach tylko tych operacji, które tego bezwzględnie wymagają.

* * *

Powyżej przedstawiliśmy, zdaniem naszym, najważniejsze zagadnienia, od prawidłowego rozwiązania których uzależnione jest zwiększenie wykorzystania istniejącego t. zn. własnego zaplecza technicznego. Nie ulega wątpliwości, że wiele spraw nie zostało tu poruszonych i omówienie ich przyczyniłoby się do lepszego rozwiązania omawianych zagadnień, dlatego też sądzimy, że niniejszy artykuł wywoła ożywioną dyskusję, w której pracownicy transportu samochodowego podzielą się swoimi doświadczeniami i swoimi spostrzeżeniami.

FR. GRONOWSKI (Szczecin)

Harmonogram ruchu jako plan pracy eksploatacyjnej taboru w żegludze śródlądowej

Od poziomu planowania i organizacji procesu wytwórczego w poważnym stopniu zależne są wyniki pracy. Czynniki te nabierają jeszcze większego znaczenia, jeżeli proces produkcyjny realizowany jest w rozległej przestrzeni, jak to ma miejsce w transporcie wodnym — śródlądowym. Wynika stąd większa złożoność i znacznie trudniejsze warunki organizacji tego procesu, tym bardziej, że wpływa na niego nie tylko praca własnych wydziałów przedsiębiorstwa żeglugowego, ale również praca innych przedsiębiorstw (Rejonów Dróg Wodnych, PKP, klienteli). Chcąc więc zapewnić równomierne i rytmiczne przewozy drogami wodnymi, należy proces przewozowy odpowiednio zorganizować. Organizacja winna zabezpieczać wzajemne powiązanie i skoordynowanie pracy wszystkich komórek i ogniw obsługujących przewozy.

Zadaniu temu służy harmonogram ruchu, który stanowi plan całej pracy eksploatacyjnej, poprzez organizację jednolitego procesu technologicznego ruchu taboru pływającego i jego obsługi. Jest on graficznym przedstawieniem całego procesu przewozowego w czasie i przestrzeni.

Wieloletnia praktyka stosowania harmonogramu w radzieckiej żegludze śródlądowej, w całej rozciągłości wykazała jego zalety, co znalazło swój wyraz w przepisach eksploatacji technicznej, które ustalają, że „ruch rzeczno-żegludowy pływającego ZSRR odbywa się ściśle wg harmonogramu, który stanowi niezłomne prawo dla pracowników żeglugi śródlądowej i wyraża plan całej działalności eksploatacyjnej żeglugi”.¹⁾ Harmonogramem ruchu w ZSRR objęty jest cały tabor z napędem i bez napędu, przewozy trasowe i lokalne oraz holowanie tratw.

Harmonogram posiada olbrzymie znaczenie organizacyjne i mobilizacyjne, gdyż wynika z niego plan pracy wszystkich komórek, ustala określony, nienaruszalny porządek pracy każdego statku i portu, każdej służby i wydziału oraz każdego pracownika żeglugi śródlądowej. Zabezpiecza on w pełni:

- 1) szybki i bezpieczny przewóz pasażerów i towarów w ustalonym terminie,
- 2) najwłaściwsze wykorzystanie taboru,
- 3) zgodną pracę taboru z pracą portów, z wykorzystaniem zdolności przepustowej drogi wodnej, jak również z innymi przedsiębiorstwami żeglugowymi, kolejami i klientami.

W harmonogramie ustalone są ściśle w godzinach i minutach wszystkie zadania odnośnie taboru, portów itd. Należy zwrócić uwagę, że w harmonogramie nie mają swego odzwierciedlenia poszczególne operacje obsługi statków w portach, a uwidoczony jest w

nim tylko łączny czas trwania tych operacji w poszczególnym porcie. Zaciemniałoby to bowiem przejrzystość harmonogramu. Rodzaj, kolejność i czas trwania poszczególnych operacji ujęte są w technologicznym procesie pracy portów, który jest ściśle związany i dostosowany do harmonogramu ruchu.

Najpierw opracowuje się projekt harmonogramu ruchu w kilku wariantach. Podstawą opracowania projektu są przewidziane zadania przewozowo-przeładunkowe, normy czasowe regulujące okresy trwania poszczególnych procesów, doświadczenia ubiegłych okresów ze stosowania harmonogramów oraz doświadczenia produkcyjnych kapitanów statków i sterników, dyspozytorów, kapitanów portów i innych pracowników. Projekt opracowywany jest kolektywnie przez wszystkich zainteresowanych. Opracowuje się następujące główne części harmonogramu:

a) harmonogram czasu pracy taboru pływającego na trasie,

b) harmonogram podstawiania taboru pod załadunek i wyładunek,

c) technologiczny proces obsługi statków w portach.

Z powyższego widać, że najważniejszym zagadnieniem w harmonogramie jest skoordynowanie pracy taboru z pracą portów, jako początkowych i końcowych ogniw procesu przewozowego. Znajduje to swój wyraz w technologicznym procesie pracy portów, po opracowaniu którego — w razie konieczności — wprowadza się drobne korekty do projektu harmonogramu. Dla zgodnej pracy harmonogramu ruchu z pracą portów należy przede wszystkim ustalić normy obsługi statków, to jest niezbędny okres czasu dla załadunku i wyładunku, formowania i rozformowywania pociągów holowniczych, zaopatrzenia statków w paliwo, materiały i środki żywnościowe itd. Należy uwzględnić ilość ogólnych i specjalnych nabrzeży przeładunkowych, stopień mechanizacji, składy i magazyny oraz wewnątrzporthową sieć komunikacyjną we wszystkich portach wchodzących w rejon działania harmonogramu. W harmonogramie powinny być przewidziane operacje przeładunkowe w miejscach przerzutu ładunków na transport kolejowy i jeżeli operacje te posiadają charakter stały, to harmonogram ruchu uzgadnia się z odpowiednimi stacjami kolejowymi. W punktach styku pracy różnych przedsiębiorstw żeglugowych (np. Żegluga na Wiśle i Żegluga na Odrze) należy uzgodnić z sąsiednim przedsiębiorstwem harmonogram dla tzw. ładunków wchodzących. Ponadto harmonogram powinien uwzględniać przewidywane głębokości drogi wodnej w poszczególnych okresach nawigacji oraz zdolność przepustową szluz na skanalizowanych odcinkach rzek. Opracowanie harmonogramu uważa się za zakończone jedynie wówczas, gdy technologiczny proces obsługi statków w portach zabezpiecza jego wykonanie. Projekt harmonogramu podlega akceptacji za-

¹⁾ A. Sojuzow — Organizacja roboty rzeczno-żegludowej floty — Moskwa 1950, str. 178.

ządu przedsiębiorstwa żeglugowego. Po jego zatwierdzeniu, ale przed przystąpieniem do pracy, należy zapoznać z nim wszystkich bezpośrednich jego wykonawców i przedsiębiorstwa współpracujące.

Stosunkowo dużo uwagi poświęcono pracy portów w wykonaniu harmonogramu ruchu, ponieważ zagadnienia te były główną przyczyną niepowodzeń przy wprowadzaniu harmonogramów w Polskiej Żegludze Śródlądowej. Brak opracowania technologicznych procesów pracy poszczególnych portów rzecznych oraz brak właściwych norm, już bez innych dalszych czynników przekreślały u nas możliwość praktycznego stosowania harmonogramów ruchu.

Forma harmonogramu ruchu

Harmonogram ruchu najwygodniej przedstawić jest w formie graficznej (rys. 1). Na arkuszu harmonogramu, na linii pionowej z boku, nanosi się w kolejności geograficznej — idąc z góry rzeki w dół — porty, służby, punkty przystankowe, odpraw, kontrolne itp. Należy przyjąć odpowiednią skalę, która właściwie wyrażałaby istniejące odległości pomiędzy poszczególnymi

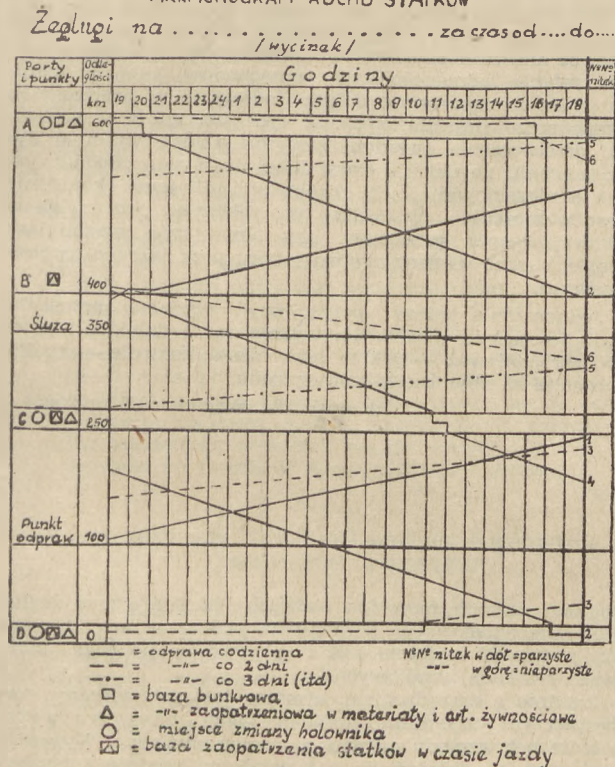
załączniki dołącza się schematy potoków towarowych w postaci tablic szachownicowych (tablica 1), synoptyczną tablicę typowych zestawów i schemat organizacji ruchu.

Tablica 1 (liczby dowolne)

Port przeznaczenia Port odprawy	A	B	C	D	Razem w tys. ton	Z tego	
						w górę	w dół rzeki
A	●	—	100	25	125	125	—
B	—	●	—	75	75	75	—
C	75	—	●	30	105	30	75
D	15	45	—	●	60	—	60
Ogółem przybyło: z góry	90	45	—	—	—	—	—
z dołu	—	—	100	130	365	230	135

HARMONOGRAM RUCHU STATKÓW

Rys. 1



mi punktami. Na osi poziomej odcina się czas. Podział czasu może być różny — najlepszy jest podział godzinowy z rozbićciem na kwadransy. Należy dążyć do tego, aby czas obrotu taboru ujętego w harmonogramie wyrażał się dobowymi zakończeniami.

Tak sporządzony harmonogram winien obrazować:

- 1) punkt początkowy i czas odprawy taboru pływającego,
- 2) punkt końcowy i czas przybycia taboru pływającego,
- 3) punkty przystankowe i czas postoju taboru pływającego w tych punktach,
- 4) szybkość techniczną ruchu wg poszczególnych odcinków drogi,
- 5) rodzaj i moc holownika, gabaryty barek wchodzących w skład pociągu holowniczego, wagę pociągu itp.

Do harmonogramu należy opracować wyjaśniającą część opisową, która winna zawierać wszystkie założenia brane pod uwagę przy jego opracowaniu. Część opisowa winna zawierać również usprawnienia organizacyjno-techniczne, zapewniające wykonanie harmonogramu oraz spis podstawowych normatywów. Jako

Podstawą opracowania tablicy jest spis rodzajowy towarów, które do swego przewozu wymagają różnego taboru.

Najtrudniejszą częścią harmonogramu w zagadnieniach ruchowych jest zgranie pracy holowników z barkami, celem wykluczenia przestojów taboru. Należy tu bowiem uzgodnić czas obrotu siły holowniczej z obrotem barek, które w zasadzie są różne w pewnym dłuższym okresie czasu. Różnica ta najbardziej jasakrawo występuje wówczas, gdy na drodze wodnej, na skutek różnych jej warunków, następuje zmiana holownika przy obsłudze tego samego zestawu.

Celowi temu służyć może następujące równanie:

$$t_{ob} = t_1 + t_2 - t_3$$

gdzie: t_{ob} — czas obrotu barek

t_1 — ogólny czas obrotu siły holowniczej na danej linii,

t_2 — czas obsługi barek w portach wyjściowych i docelowych,

t_3 — czas obsługi holowników w portach wyjściowych i docelowych.

Przy harmonogramach ruchu szczególna rola przypada dyspozytorowi ruchu, który powinien przedsięwziąć środki do likwidacji wszystkich, powstających i mogących powstać przeszkód w wykonaniu harmonogramu. Organizuje on „wolną drogę” przed statkiem czy pociągiem holowniczym oraz stara się zapewnić jego sprawną obsługę w porcie.

Harmonogram ruchu jest skutecznym środkiem walki z brakiem organizacji, brakiem odpowiedzialności osobistej i tzw. „szturmowszczyzną”. Wykrywa on rozproszkowane rezerwy i pomaga w ich racjonalnym wykorzystaniu, wprowadza ścisłą rytmikę do ruchu i zmusza do szukania najbardziej prostych technicznych sposobów i środków obsługi i ruchu statków.

Organizacja pracy statków na zasadach dobrze opracowanego harmonogramu ruchu zapewnia lepsze wykorzystanie środków produkcyjnych, likwidację przestojów, wzrost wskaźników eksploatacyjnych i obniżkę kosztów własnych przewozów.

Literatura:

1. J. Cypin — Organizacja raboty riecznogo flota po grafiku, Moskwa 1954.
2. Kratkaja spravocznaja kniga po riecznomu transportu — praca zbiorowa — Moskwa 1953.
3. A. Sojuzow — Organizacja raboty riecznogo flota — Moskwa 1950.
4. „Wodnyj Transport” — nr nr 6, 11, 23, 24, 55, 66, 67, 70, 74, 77, 81, 86 z roku 1954.

²⁾ J. Cypin — Organizacja raboty riecznogo flota — Moskwa, 1954, str. 28.

TRANSPORTOWCY PISZĄ...

WYKONYWANIE PRZEWOZÓW NIEUZASADNIONYCH GOSPODARCZO

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 6.I.1951 r. w sprawie zakazu lub ograniczenia używania niektórych pojazdów mechanicznych (Dz. Ust. RP nr 4 z dn. 19.I.51r.) zakazuje wykonywania niezarobkowego transportu towarów samochodami ciężarowymi na odległość ponad 50 km. Możliwości przekroczenia tej odległości są b. ograniczone. Istnieją one m. in. w tych przypadkach, w których zachodzi nagle, gospodarczo należyte uzasadnienie konieczności wykonania transportu (np. w przypadkach awarii fabrycznej, w razie konieczności dowiezienia surowców lub części maszyn, których nie dowiezienie na czas mogłoby spowodować wstrzymanie produkcji, w przypadkach braków w zaopatrzeniu ludności itp.). Wykonanie transportu jest uzależnione wówczas od sporządzenia pisemnego oświadczenia o konieczności jednorazowego wykonania transportu (zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotn. z dnia 29.III.51 r. — Mon. Pol. nr A-29 z dn. 14.IV.51 r.).

Przeprowadzane kontrole stwierdzają jednak, że występują w dalszym ciągu liczne wyjazdy ponad 50 km, co wskazuje, że nie mogą one dotyczyć wyłącznie nagłych i gospodarczo należyte uzasadnionych przypadków.

Przykładowo można podać, że kontrole przeprowadzone ostatnio w jednej tylko miejscowości — w Częstochowie — wykazały nagminne lekceważenie przepisów w tym zakresie, a mianowicie:

1) w Powszechnym Domu Towarowym w Częstochowie — na 42 skontrolowane karty drogowe stwierdzono 10 przypadków wyjazdów ponad dozwolony promień;

2) w MHD w Częstochowie stwierdzono 13 takich przypadków;

3) w Spółdzielni Sprzętu Medycznego w Częstochowie wykonano w ciągu dwóch miesięcy 5 wyjazdów na odległość 250 — 300 km;

4) Zakłady Wyrobów Filcowych w Częstochowie systematycznie (co drugi dzień) wysyłają samochody na odległość 150 — 300 km;

5) Fabryka Wyrobów Celuloidowych w Częstochowie stale wykonuje przewozy na odległość 200—300 km;

6) Zakłady Przemysłu Terenowego Wyrobów Pończoszniczych w Częstochowie — stwierdzono 2 wyjazdy na odległość 100 km w jednym miesiącu;

7) Przedsiębiorstwo Budowy Kopalń Rud Żelaznych w Częstochowie — wykonano w ciągu jednego miesiąca 6 wyjazdów na odległość 200—300 km;

8) Fabryka Okuć Budowlanych w Częstochowie — 8 wyjazdów w ciągu miesiąca na odległość 100—200 km.

Należy nadmienić, że większość wymienionychjazd została wykonana bez zgłaszania wyjazdów w placówkach spedycyjnych. Np. Powszechny Dom Towarowy nie zgłosił ani jednego wyjazdu, pomimo, iż jazdy te były wykonane z ładunkiem w jedną stronę, a jak wiadomo wszystkie wyjazdy samochodów nie załadowanych (oraz z ładunkiem nie wykorzystującym ładowności samochodu ponad 50 proc.) podlegają obowiązkowi zgłoszenia w placówkach spedycyjnych (zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotn. z dn. 19.XI.1952 r. — Mon. Pol. nr A-103 z dn. 12.XII.52 r.).

Wymienione wyżej akty normatywne mają na celu ograniczenie ilości kursujących na dalekich trasach (ponad 50 km) samochodów oraz zapewnienie właściwego wykorzystania ładowności tych samochodów, którymi wykonuje się transporty na dalszą odległość w przypadkach gospodarczo uzasadnionych. Z tych względów stwierdzone przekroczenia świadczą zarówno o lekkomyślnym dysponowaniu na dalekie trasy dużej ilości samochodów, jak też o nieracjonalnej ich eksploatacji. Dlatego konieczne jest wzmoczenie dyscypliny w zakresie przestrzegania obowiązujących przepisów, aby zmniejszyć występujące ciągle jeszcze marnotrawstwo taboru przy jazdach zamiejscowych.

Jednocześnie należy przyspieszyć wydanie przepisów ograniczających możliwości wykonywania dalekich przewozów ponieważ — jak to stwierdzają kontrole — możliwości te są zbyt często nadużywane.

Koresp. W. Węgielek (Warszawa)

DZIAŁ INFORMACYJNY*)

OBOWIĄZEK PODSTAWIANIA WAGONÓW NA PODSTAWIE PLANÓW PIĘCIODNIOWYCH

W Monitorze Polskim nr A-123 z 1954 pod pozycją 1777 zostało opublikowane zarządzenie Przewodniczącego PKPG z dnia 4 grudnia 1954 r. zmieniające zarządzenie z dnia 27 stycznia 1954 r. w sprawie ustalenia listy towarów, dla których kolej obowiązana jest podstawiać wagony na podstawie planów pięciodniowych bez zamówienia (Patrz „Transport“ 7/54 str. 215).

Lista towarów ustalona przez Przewodniczącego PKPG dla których kolej obowiązana jest podstawiać wagony na podstawie planów pięciodniowych bez zamówienia (Monitor Polski nr A-14 poz. 300 i nr. A-46 poz. 667) została uzupełniona „glinami ceramicznymi“.

Objęcie glin ceramicznych tym zarządzeniem jest uzasadnione względami produkcji. Ponieważ produkcja (wykop) glin ceramicznych jest jednoznaczna z załadunkiem na wagony dlatego konieczne jest wcześniejsze zabezpieczenie wagonów pod załadunek, gdyż brak w odpowiedniej chwili wagonów grozi wstrzymaniem produkcji.

L. K.

ŻYWIENIE ZAŁÓG NA POLSKICH STATKACH HANDLOWYCH

W Monitorze Polskim nr 122 z 1954 r. pod poz. 1770 opublikowano zarządzenie Ministra Żeglugi z dnia 7 grudnia 1954 r. w sprawie żywienia za-

łóg na polskich morskich statkach handlowych w żegludzie międzynarodowej, wydane na podstawie art. 21 ustawy z dnia 28 kwietnia 1952 r. o pracy na polskich morskich statkach handlowych.

Zgodnie z zarządzeniem, armator jest zobowiązany zabezpieczyć wszystkim członkom załogi jednakowe wyżywienie bez względu na wiek i stopień służbowy. Wyżywienie powinno składać się z 4 posiłków, zgodnie z przytoczonym szczegółowym wykazem, określającym dzienną i tygodniową rację żywienia, wraz z przyprawami. Niezależnie od normalnego wyżywienia zarządzenie przewiduje także dodatkowe dla członków załóg zatrudnionych na zmianach nocnych, przebywających w strefie tropikalnej, zatrudnionych na zbiornikowcach, dla pracowników działu maszynowego na statkach o napędzie ropnym oraz dla palaczy i trymerów na węglowcach.

Zarządzenie nakłada obowiązek na armatora zaopatrywania statku w żywność i wodę w ilości gwarantującej regularne dostarczanie członkom załogi należnych racji żywnościowych pierwszej jakości. Określa ono również czas wydawania posiłków, czas załadunku prowiantu oraz czas i tryb składania zapotrzebowania na artykuły hotelowo-gospodarcze. W razie niekompletnego zaopatrzenia statku w porcie krajowym, zarządzenie upoważnia kapitana statku do zakupu brakującej żywności zagranicą, na podstawie otrzymanego od armatora pisemnego upoważnienia. Na statkach pasażerskich liczących łącznie ponad 150 pracowników, armator został upoważniony do uruchomienia kantyny oraz zaopatrzenia jej w wyszczególnione towary, sprzedawane zależnie od pochodzenia wg ustalonego cennika i waluty.

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

Dla prowadzenia systematycznej kontroli żywienia, zarządzenie zatwierdza funkcję delegata żywnościowego, wybieranego ze swego składu przez radę zakładową, oraz określa jego uprawnienia i obowiązki. Jednocześnie właściciele Urzędy Morskie zobowiązują się do zorganizowania inspekcji w zakresie zaopatrzenia statków w żywność i wodę, oraz urządzeń służących do ich przechowywania i przyrządzania posiłków. Nadzór nad wykonywaniem przepisów omówionego zarządzenia został powierzony urzędowi morskim i organom służby zdrowia w czasie pobytu statków w portach polskich, oraz urzędowi konsularnym w czasie pobytu w portach zagranicznych.

Zarządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia.

E. P.

OPLATY ZA ŚWIADCZENIA SŁUŻBY ZDROWIA NA OBSZARZE MORSKICH PORTÓW I PRZYSTANI

W Monitorze Polskim nr 122 z 1954 r. pod poz. 1765 ogłoszono zarządzenie Przewodniczącego PKPG i Prezesa Państwowej Komisji Cen z dnia 11 grudnia 1954 r. w sprawie opłat za niektóre świadczenia zakładów społecznych służby zdrowia na obszarze morskich portów i przystani. Omawiane zarządzenie ustala zróżniczkowane opłaty za następujące świadczenia zakładów społecznych służby zdrowia: za wystawienie świadectwa sanitarnego dla statków, za badanie i świadectwo lekarskie, za różnego rodzaju szczepienia ochronne, za deratyzację terenów zabudowanych i niezabudowanych oraz pomieszczeń o różnej kubaturze, przy pomocy fumigacji. Wreszcie za dyzynsekcję i dezynfekcję 1 m kw. różnych powierzchni użytkowych, oraz za oczyszczanie zbiorników rur.

W przypadkach deratyzacji terenów, na których znajdują się zabudowania są skonstruowane w sposób umożliwiający przedostanie się szczurów, zarządzenie upoważnia wojewódzkiego inspektora sanitarnego do wymierzania opłat ulgowych, nie przekraczających 50 proc. stawki normalnej, oraz do określenia rocznych opłat ryczałtowych za deratyzację.

Jednocześnie zarządzenie przewiduje stosowanie bezpłatnego szczepienia zapobiegawczego w przypadkach zagrożenia polskich portów epidemią choroby zakaźnej. Przepisy omawianego zarządzenia nie odnoszą się do opłat za świadczenia na rzecz statków zagranicznych, członków ich załóg lub innych obywateli państw obcych.

Zarządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia.

E. P.

UPRAWNIENIA DO NAKŁADANIA GRZYWIEN NA DROGACH WODNYCH

W Monitorze Polskim nr 1 ze stycznia 1955 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Żeglugi z dnia 29 grudnia 1954 r., zmieniające zarządzenie z dnia 8 lipca 1954 r. w sprawie określenia przełożonej władzy służbowej, uprawnionej do nakładania i ściągania grzywien w drodze mandatu karnego. Zgodnie z omawianym zarządzeniem, § 1 zarządzenia Min. Żeglugi z dnia 8 lipca 1952 r. (Mon. Polski nr A-63 poz. 966) ulega następującym zmianom: władzą służbową na drogach wodnych, uprawnioną do wydawania imiennych upoważnień do nakładania i ściągania mandatów karnych — zamiast zarządów okręgowych, które uległy likwidacji — zostały rejony dróg wodnych.

Zarządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia, z mocą od dnia 1 września 1954 r.

E. P.

KARANIE ZA WYKROCZENIA ŻEGLUGOWE NA DROGACH WODNYCH

W Monitorze Polskim nr 1 ze stycznia 1955 r. ukazała się instrukcja Ministra Żeglugi z dnia 29 grudnia 1954 r., zmieniająca instrukcję z dnia 29 grudnia 1953 r. w sprawie karania mandatami karnymi za wykroczenia żeglugowe mniejszej wagi na śródlądowych drogach wodnych.

W związku z likwidacją Zarządów Okręgowych Dróg Wodnych, jako pośredniego ogniw między Centralnymi Zarządami a Rejonami Dróg Wodnych, wspomniana instrukcja wprowadza do dotychczas obowiązującej szereg drobnych formalnych zmian, polegających na przekazaniu wspomnianych administracyjno - karnych uprawnień rejonom dróg wodnych.

Instrukcja weszła w życie z dniem ogłoszenia z mocą od dnia 1 września 1954 r.

E. P.

GOSPODARKA BUTLAMI DO GAZÓW TECHNICZNYCH

W celu usprawnienia gospodarki butlami do gazów technicznych Prezydium Rządu podjęło uchwałę nr 740 z dnia 20.10.1954 r., którą omówiliśmy w miesięczniku „Transport” w numerze styczniowym br.

Na podstawie wspomnianej wyżej uchwały Minister Przemysłu Chemicznego wydał w dniu 26.1.1955 r. zarządzenie w sprawie zasad obrotu butlami do gazów technicznych (Monitor Polski nr 9/55 r. poz. 100). Zarówno uchwała jak i omawiane zarządzenie powinno być przedmiotem zainteresowania transportowców, ponieważ dotyczy ono m. in. butli do gazów technicznych w takich urządzeniach, jak wyposażenie statków morskich i rzecznych, sygnalizacji świetlnej w portach, urządzeń stanowiących wyposażenie pociągów i wagonów ratunkowych oraz samochodów przystosowanych do napędu gazem płynnym lub gazem wysokoprężnym.

Ponadto omawiane zarządzenie Ministra Przemysłu Chemicznego zawiera postanowienia o warunkach przewozu butli środkami transportu publicznego oraz własnego.

Z postanowień o obrocie i przewozie butli wynika, że do przesyłek butli pełnych i próżnych publicznymi środkami transportu należy zawsze dołączyć specyfikację określającą ilość i numery butli. Wysyłający obowiązany jest do zabezpieczenia butli przy transporcie zgodnie z wymaganiami przepisów przewoźnika. Dostawca obowiązany jest m. in. do podania terminu i miejsca zwrotu próżnych butli. Do zarządzenia dołączona jest w formie załącznika tabela terminów zwrotu butli w zależności od rodzaju butli. Terminy zwrotu butli liczy się od daty odbioru pełnych butli z zakładu dostawcy lub dnia wysłania butli do dnia zwrotu butli do zakładu dostawcy lub do dnia wysłania butli publicznym środkiem transportu. Dniem wysłania jest data stempla przewoźnika na liście przewozowym.

W zarządzeniu określone są dalej rodzaje i wysokość kar umownych przy przekroczeniu określonych terminów zwrotu butli do dostawcy. Koszt transportu przy zwrocie butli do zakładu dostawcy ponosi odbiorca. W przypadku gdy butle wysłano publicznymi środkami transportu, odbiorca ponosi koszt transportu tylko do stacji lub portu miejsca przeznaczenia. Butle próżne należy przysyłać najtaniejszym środkiem transportu. Na żądanie dostawcy przesyłki wagonowe próżnych butli należy nadawać jako przesyłki pociągowe lub pociągowe przyspieszone, a różnicę kosztów między przesyłką zwykłą a pociągową należy odciążyć dostawcę. Odbiorca obowiązany jest najpóźniej następnego dnia po nadaniu próżnych butli do przewozu wysłać dostawcy zawiadomienie o wysłaniu butli, podając datę nadania i środek przewozu, wagę i ilość butli.

Dalsze przepisy zarządzenia zawierają postanowienia o trybie postępowania przy zaistnieniu braków lub wad w butlach, kosztów naprawy uszkodzeń i usunięciu braków. Również zgodnie z uchwałą Prezydium Rządu w sprawie gospodarki butlami do gazów technicznych, o której pisaliśmy na wstępie Minister Przemysłu Chemicznego wydał drugie z kolei zarządzenie z dnia 26.1. br. poza wyżej omówionym, w sprawie prowadzenia ewidencji butli do gazów technicznych przez zakłady produkujące gazy techniczne (Monitor Polski nr 9/55 r. poz. 101).

Załącznikiem do zarządzenia Ministra Przemysłu Chemicznego jest instrukcja w sprawie zasad i sposobu prowadzenia ewidencji butli do gazów technicznych przez zakłady produkujące gazy techniczne, zawierająca postanowienia z zakresu: 1) przepisów ogólnych, 2) ewidencji podstawowej, 3) ewidencji obrotowej butli, 4) finansowania i księgowego ujęcia obrotu butlami oraz przepisy przejściowe i końcowe.

W zarządzeniu tym ustalone są m. in. przepisy odnośnie rozliczania kosztów transportu przy obrocie butlami do gazów technicznych.

K. K.

TYTUŁY NAUKOWE W DZIEDZINIE TRANSPORTU

Na podstawie uchwały Prezydium Rządu nr 750 z 10.9. 1952 r. w sprawie wykazu szkół wyższych uprawnionych do nadawania dyplomów o ukończeniu studiów drugiego stopnia lub równorzędnych oraz warunków i trybu ich nadawania w szkołach wyższych, Minister Szkolnictwa Wyższego wydał w dniu 25.1. br. zarządzenie w sprawie uzupełnienia wykazu, ustalającego specjalności tytułu magi-

słza i inżyniera magistra w szkołach wyższych (Monitor Polski nr 9/55 r. poz. 97).

Z załącznika do wymienionego wyżej zarządzenia wynika, że w wyższych szkołach ekonomicznych w wykazie specjalności tytułu magistra umieszczone zostały m. in. trzy wydziały o kierunku transportowym, nadające tytuł magistra ekonomii. Są to wydziały: Transportu Drogowego, Transportu Kolejowego i Transportu Wodnego.

Należy z uznaniem przyjąć fakt uregulowania przez Ministra Szkół Wyższych nadawania tytułów naukowych magistra ekonomii z zakresu specjalności transportowych naszym pierwszym młodym kadrom, kończącym jedyną w Polsce wyższą uczelnię transportową o kierunku ekonomicznym, tj. WSE w Szczecinie.

K. K.

BIULETYN CEN

Na podstawie uchwały nr 886 Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 1954 r. w sprawie określenia zasad i trybu ogłaszania cen, opłat i stawek taryfowych (Monitor Polski nr 1/55 poz. 1), Państwowa Komisja Cen przy Radzie Ministrów została upoważniona do wydawania „Biuletynu Cen”. W Biuletynie Cen będą ogłaszane: 1) ceny, opłaty i stawki taryfowe, ustalone przez Radę Ministrów, 2) wytyczne Rady Ministrów dla ustalania cen, opłat i stawek taryfowych, 3) zarządzenia i inne akty normatywne Prezesa PKC z zakresu cen, opłat i stawek taryfowych, 4) decyzje PKC o zatwierdzaniu cenników ustalanych przez centrale handlowe.

Jak wiadomo, Rada Ministrów w świetle Dekretu z dnia 3 czerwca 1953 r. o ustaleniu cen, opłat i stawek taryfowych, ustala: 1) ceny detaliczne artykułów powszechnego użytku lub wytyczne do ustalania tych cen, 2) opłaty i stawki taryfowe za podstawowe usługi świadczone ludności, 3) ceny skupu produktów rolnych, roślinnych i zwierzęcych oraz innych objętych obowiązkiem dostaw i kontraktacją, 4) ceny sprzedażne podstawowych surowców i artykułów dla produkcji rolnej.

Biuletyn Cen, jak wynika z treści uchwały, będzie miał charakter informatora z zakresu cen, opłat i stawek taryfowych, dotyczących ludności. W Biuletynie Cen nie będą ogłaszane ceny, mające zastosowanie głównie w zakresie artykułów zaopatrzeniowych w ramach gospodarki uspołecznionej.

C. G.

ZASADY ORGANIZOWANIA WSPÓŁZAWODNICTWA PRACY

III Plenum KC PZPR wysunęło jako zadanie na rok 1955 zwiększenie produkcji przemysłowej o 9%, a produkcji rolnej o 6,2%. Warunkiem wykonania tych zadań jest osiągnięcie wzrostu wydajności pracy w przemyśle o ponad 5%, w budownictwie o ponad 4%. Ażeby osiągnąć dalszy planowany wzrost stopy życiowej ludności — niezbędne jest wygospodarowanie w drodze obniżki kosztów własnej 7,5 miliarda zł.

Te węzłowe zadania — wskazuje uchwała IV Plenum CRZZ — będą w pełni urzeczywistnione, o ile związki zawodowe i administracja gospodarcza w swej codziennej działalności będą mobilizować załogi do walki o ich wykonanie i przekroczenie; o ile współzawodnictwo pracy stanie się rzeczywiście oddolnym, masowym i bogatym w formy ruchem. Należy zdecydowanie położyć kres biurokratyzmowi i administracyjnym metodom organizowania współzawodnictwa pracy. Rozwijając wśród szerokich mas socjalistyczne współzawodnictwo pracy — związki zawodowe i administracja gospodarcza powinny koncentrować wysiłek załóg zmierzający do:

- 1) rytmicznego, przedterminowego i w pełnym asyntymencie wykonywania planów produkcyjnych;
- 2) ustawicznego polepszania jakości wyrobów lub usług;
- 3) oszczędnej gospodarki surowcami, paliwem i narzędziami;
- 4) pełnego wykorzystania czasu roboczego i podniesienia dyscypliny pracy;
- 5) postępu technicznego, zwłaszcza w zakresie mechanizacji pracy;
- 6) polepszenia stanu bezpieczeństwa i higieny pracy;
- 7) poprawy warunków socjalnych i kulturalnych załóg.

Dla wykonania tych zadań — na podstawie analizy dotychczasowych doświadczeń IV Plenum CRZZ ustaliło ra-

nowe wytyczne w dziedzinie kierowania i rozwijania masowego ruchu socjalistycznego współzawodnictwa pracy. Podstawę rozwoju współzawodnictwa powinny stanowić zakładowe umowy zbiorowe lub umowy o długookresowych zobowiązaniach mające na celu wykonanie i przekroczenie rocznych zadań danego przedsiębiorstwa i poprawy bytu załóg. W oparciu o te umowy — należy rozwijać we wszystkich zakładach podejmowanie comiesięcznych zobowiązań indywidualnych i zespołowych, wykorzystując jak najszerszej oddolną inicjatywę robotników i pracowników inżynieryjno-technicznych.

Uchwała podkreśla, że doniosłą rolę w ujawnianiu rezerw produkcyjnych posiadają konferencje partyjno-ekonomiczne, których wnioski powinny przyczynić się do pogłębienia długookresowych zobowiązań załóg. W okresach poprzedzających święta robotniczej, święta narodowe i inne ważne wydarzenia należy szeroko rozwijać podejmowanie przez załogi krótkoterminowych wartości produkcyjnych. Zobowiązania powinny być podejmowane na zebraniach grup związkowych. Mężowie zaufania powinni przeprowadzać co najmniej raz na miesiąc zebrania grupy związkowej. Na tych zebraniach majster lub brygadzieta referuje wykonanie podjętych zobowiązań przez każdego robotnika, wskazuje na osiągnięcia przodujących robotników, kierowców, monterów siosowane przez nich lepsze, wydajniejsze metody pracy oraz na niedociągnięcia tych, którzy nie wykonali swoich zobowiązań.

Obowiązkiem administracji w każdym zakładzie (oddziale) jest zabezpieczenie warunków organizacyjnych, technicznych i zaopatrzenia dla pełnego wykonania podjętych przez załogę zobowiązań.

Współzawodnictwo spełni swą rolę jeśli będzie prowadzone w atmosferze rzeczywistej, szlachetnej rywalizacji wśród załóg. Dlatego też zadaniem związków zawodowych jest rozwijanie wszelkich form moralnego i materialnego wyróżniania przodujących robotników za osiągnięcia w pracy. Uchwała ustala, że taką podstawową formą wyróżniania członków załogi powinno stać się przyznawanie co kwartał tytułu „przodującego pracownika”. Warunkiem uzyskania tytułu „przodującego pracownika” jest:

- a) rzeczywisty udział we współzawodnictwie, tj. w realizacji podjętych zobowiązań indywidualnych lub zespołowych;
- b) wysokie wykonanie normy,
- c) wykonywanie produkcji dobrej jakości, przy jak najmniejszych nakładach materiałowych;
- d) stosowanie przodujących metod pracy.

Tytuł „przodującego pracownika” jest przyznawany na podstawie konkretnych wyników na okres jednego kwartału przez kierownika wydziału (oddziału) i radę oddziałową (zakładową) na wniosek komisji współzawodnictwa pracy. Pracownicy, którzy w dwóch kolejnych kwartałach osiągnęli taki tytuł otrzymują dyplom uznania od kierownika zakładu i rady zakładowej. Dyplomy należy wręczać na uroczystych akademiach, na zebraniach załogi, podsumowujących wykonanie zakładowych umów zbiorowych lub zobowiązań długookresowych. Pracownicy, którzy przez cały rok potrafili utrzymać tytuł „przodującego” zostają wpisani do honorowej księgi zakładu. Nazwiska i portrety pracowników, którzy utrzymali tytuł przodującego w ciągu całego roku należy umieszczać na honorowych tablicach ogólnozakładowych. Dla pracowników, którzy zdobyli tytuł przodujących mogą być przyznane nagrody pieniężne z funduszu zakładowego lub innych funduszy przeznaczonych na premie za współzawodnictwo pracy. W stosunku do pracowników, którzy utrzymują najlepsze wyniki dłużej niż rok — kierownictwo zakładu w porozumieniu z radą zakładową — może zgodnie z uchwałą Rady Ministrów z dnia 30 czerwca 1949 r. wystąpić do resortu z wnioskiem o przyznanie odznaki „przodownika pracy” lub „zasłużonego przodownika pracy”. W uzasadnionych szczególnieymi osiągnięciami przypadkach przyznanie odznaki może nastąpić wcześniej niż po roku.

Współzawodnictwo o tytuł najlepszego w zawodzie, najlepszej brygady, zespołu winno się rozwijać w zakładzie pracy w obrębie centralnego zarządu oraz resortu. Zasadniczymi warunkami uzyskania tytułu najlepszego w zawodzie powinny być:

- a) najwyższe wykonanie normy w danym zawodzie;
- b) opanowanie i stosowanie przodujących metod pracy;
- c) najwyższa jakość produkcji;
- d) oszczędność surowca i materiałów pomocniczych;

e) stosowanie usprawnień i wniosków racjonalizatorskich;

f) osiągnięcia w zakresie podnoszenia kultury iniejsca pracy, konserwacji maszyn i urządzeń oraz przedłużenia ich zdolności produkcyjnej.

Pracownicy inżynieryjno-techniczni biorący udział we współzawodnictwie, uzyskują tytuł najlepszego w zawodzie, o ile odpowiednio wykonają lub przekroczą zadania produkcyjne na powierzonych im odcinkach pracy, a zwłaszcza w zakresie obniżania kosztów własnych produkcji. Tytuł najlepszego i wyróżnienie pracownika w danym zawodzie (na przykład najlepszego kierowcy, montera, robotnika przeładunkowego, konduktora) należy nadawać tym pracownikom, którzy zwyciężyli we współzawodnictwie w ciągu trzech miesięcy.

W dalszej części uchwały IV Plenum CRZZ podane są zadania personelu inżynieryjno-technicznego i aktywu związkowego, zadania kierownictwa zakładów i rad zakładowych, zadania ministerstw, centralnych zarządów, zarządów głównych i okręgowych oraz zadania wojewódzkich rad związków zawodowych w zakresie kierowania i rozwijania współzawodnictwa pracy.

Ponadto uchwała podkreśla, że dla wzmożenia szlachetnej rywalizacji we współzawodnictwie międzyzakładowym i międzywydziałowym należy szerzej niż dotychczas rozwijać współzawodnictwo o tytuł produkującego zakładu i o sztachety przechodnie.

W myśl powyższej uchwały wszystkie instancje związkowe oraz organa administracji powinny dokonać gruntownej oceny dotychczasowych metod kierowania współzawodnictwem pracy. Na podstawie wytycznych omawianej uchwały zarządy główne wspólnie z ministerstwami opracują do końca I kwartału br. wytyczne współzawodnictwa w zakładach swego resortu oraz podadzą je do wiadomości szłóg.

Taryfy i zarządzenia

A. W komunikacji kolejowej

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych nr 23 z 1954 r. ogłoszono kilka zarządzeń Ministra Kolei, które w rozdziale IX Jednolitej taryfy tranzytowej, do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (ETT) wprowadzają szereg zmian, w tablicach odległości tranzytowych następujących kolei: Ludowej Republiki Bułgarii, Niemieckiej Republiki Demokratycznej, Węgierskiej Republiki Ludowej i Republiki Czechosłowackiej.

W tymże numerze Dz. TiZK ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei z 16.XII.1954., które w tej samej taryfie uzu-

pełnia dotychczasowy § 6 rozdział VIII przez wymienienie stacji, na których odbywa się zaopatrywanie wagonów w łód albo opał na kolejach tranzytowych: Ludowej Republiki Bułgarii, Węgierskiej Republiki Ludowej, Niemieckiej Republiki Demokratycznej, Rumuńskiej Republiki Ludowej, Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i Republiki Czechosłowackiej. Na kolejach Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zaopatrywanie takie odbywa się na stacji Żurawica i stacjach portowych: Gdańsk, Gdynia i Szczecin.

W Dz. TiZK nr 1 z 1955 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei z 4.I.1955 r. w sprawie komunikacji towarowej Polska — Jugosławia. W myśl tego zarządzenia Polskie Koleje Państwowe, Czechosłowackie Koleje Państwowe, Węgierskie Koleje Państwowe, Austriackie Koleje Związkowe i Jugoslawiańskie Koleje Państwowe przyjmują z dniem 1.II.1955 r. w komunikacji między Polską a Jugosławią w tranzycie przez Czechosłowację — Austrię i Czechosłowację — Węgry przesyłki do bezpośredniego przewozu przez otwarte punkty graniczne na zasadzie postanowień Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (KMI) z 23.XI.1933 r. wraz z Ujednolajnionymi postanowieniami dodatkowymi, obowiązującą od 1.X.1958 r. Zarządzenie przewiduje specjalne postanowienia dodatkowe do art. 17 KMT (Opłacanie kosztów przewozu) i art. 19 KMT (Zaliczenie i zaliczki w gotowości) oraz zawiera wykaz punktów granicznych otwartych dla tej komunikacji w tranzycie przez Czechosłowację — Austrię i Czechosłowację — Węgry.

B. W komunikacji drogowej

W Dz. TiZK nr 23 z 1954 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z 27.XI.1954 r., które w Taryfie towarowej transportu samochodowego i spedycji uzupełnia dotychczasowy wykaz miejscowości (załącznik nr 11), w których stosuje się zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego w sprawie wykorzystania próżnych przebiegów ciężarowych pojazdów samochodowych w transporcie między osiedłami. Zarządzenie to wymienia następujące nazwy miejscowości: Brednica w woj. bydgoskim, Sieradz w woj. poznańskim, Elk w woj. białostockim i Busko w woj. kieleckim.

C. W komunikacji wodnej i śródlądowej

W Dz. TiZK nr 23 z 1954 r. ogłoszono zarządzenie Ministerstwa Żeglugi z 26.XI.1954 r. i z 9.XII.1954 r., które w Taryfie towarowej żeglugi śródlądowej wprowadzają w Rozdziale IV, § 44 (międzyportowa tabela opłat) dla niektórych towarów nowe relacje wraz ze stawkami.

NOTATKI

UPADEK TRANSPORTU KOLEJOWEGO W NIEMCZACH ZACHODNICH

Stan kryzysu na kolejach zachodnio-niemieckich jest już od dawna przedmiotem roztrząsań prasy zachodnio-niemieckiej^{*)}. W ostatnim okresie stan ten przybrał tak groźną formę, że nawet najbardziej reakcyjne zachodnio-niemieckie gazety są zmuszone to stwierdzić. Gazeta „Rheinischer Merkur“, tuba magnatów przemysłowych z zagłębia Ruhry pisze, że „stan federalnych linii kolejowych należy uznać za beznadziejny“. Te szczere wyznania zachodnio-niemieckiej gazety, do kładnie określają istotę sprawy.

Z roku na rok spada wielkość przewozów na federalnych liniach kolejowych. W pierwszej połowie 1954 roku przewozy spadły w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego o prawie 5 procent, a obecnie znacznie poniżej okresu przedwojennego. Jednocześnie zaznaczyła się wyraźna tendencja do spadku prze-

wozów pasażerskich. Takie czynniki, jak: zubożenie ludności Niemiec Zachodnich, wzrost taryf w przewozach pasażerskich — spowodowały znaczne zmniejszenie ilości osób, korzystających z usług transportu kolejowego.

Oczywista, że wszystko to prowadzi do trudnej sytuacji finansowej kolejnictwa. „Dochody maleją — pisała gazeta „Rheinischer Merkur“, charakteryzując stan kolei federalnych — wydatki natomiast rosną i odpowiednio do tego wzrasta deficyt“. Pomimo, że taryfy transportowe znacznie przekroczyły taryfy przedwojenne¹⁾, deficyt „kolei federalnych“ stale rośnie i stanowi już obecnie ogromną sumę 3,5 miliardów marek. W roku ubiegłym wydatki kolei przekroczyły dochody o 600 milionów marek.

1) Administracja „kolei federalnych“ niejednokrotnie podnosiła taryfy zarówno towarowe, jak i pasażerskie. W r. 1952 np., taryfy pasażerskie wzrosły dwukrotnie, a taryfy towarowe o 25 proc.

^{*)} Opracowano na podstawie artykułu W. Mogmina pt. „Upadek transportu kolejowego w Zachodnich Niemczech“ — „Gudok“ Nr 39 z dn. 16 lutego 1955 r.

Poważne trudności finansowe „kolei federalnych“ wywierają zgubny wpływ na ich stan techniczny. Systematyczny brak środków przewozowych uniemożliwia realizację niezbędnych przedsięwzięć w zakresie kapitalnych remontów nawierzchni oraz urządzeń kolejowych. W pożalowania godnym stanie znajduje się gospodarka parowozowa i wagonowa. Wg danych oficjalnych, na kolejach Zachodnich Niemiec brakuje dla zapewnienia ich normalnego funkcjonowania co najmniej 2,5 tysiąca parowozów, 145 tysięcy wagonów towarowych oraz 12 tysięcy wagonów pasażerskich. Stan przeważającej części taboru jest niezadowolający. Tabor ten znacznie przekroczył przewidziane granice wieku i zużycia, a remontuje się go w bardzo znikomym zakresie.

Gdzie tkwią przyczyny takiego stanu rzeczy?

Niemiecka gazeta demokratyczna „Sonntag“ pisze, że główną odpowiedzialność za to ponosi rząd Adenauera i jego polityka w odniesieniu do kolejnictwa w Niemczech Zachodnich. Politykę tę od początku istnienia reżimu bońskiego określały nie potrzeby gospodarki narodowej, ale interesy amerykańskich i zachodnio-niemieckich monopolów, dążących do odbudowy niemieckiego militarystu oraz przekształcenia Niemiec Zachodnich w bazę wypadową dla planowanej napaści na kraje demokratyczne.

„Koleje federalne“ są przedmiotem zainteresowania rządu bońskiego tylko w zakresie ich wpływów na realizację zamiarów wojskowo-strategicznych zachodniego bloku. Odpowiednio do tego władze bońskie zrealizowały szereg przedsięwzięć dla przygotowania istniejących linii kolejowych dla celów wojskowych oraz budują nowe linie kolejowe, które mają wyłącznie strategiczne znaczenie, jak np. zmodernizowane, czterotorowe linie łączące lotniska i inne bazy wojskowe bloku Atlantyckiego, wielotorową, strategiczną magistralę Koeln — Aachen, która łączy „koleje federalne“ z kolejami francuskimi i belgijskimi oraz prowadzi do belgijskiego portu, Ostendy.

Nie szczędząc środków na cele wojskowe, rząd Adenauera „nie dysponuje“ jednocześnie, jak stwierdził boński minister finansów Scheffer, środkami, które są niezbędne dla poprawienia stanu linii kolejowych, nie posiadających znaczenia wojskowego. Co więcej, władze z Bonn sięgają ręką do skąpej kasy „federalnych kolei“. Robią to bez trudu pod pretekstem różnych podatków, a także za pomocą systemu tak zwanych „specjalnych taryf“, zapewniającym koncernom ciężkiego przemysłu znaczne zniżki na przewozy kolejami. Według danych demokratycznej gazety „Fahrt frei“, z dochodów kolejnictwa idzie tylko na wojskowe cele 750 milionów marek rocznie. Oprócz tego odsetki za kredyty otrzymane przez „koleje federalne“, stanowią 200 milionów marek rocznie. Rzecz oczywista, że w tego rodzaju warunkach nie może być mowy o jakiegokolwiek rentownej gospodarce kolei Zachodnich Niemiec.

Pogarszająca się z roku na rok sytuacja na „kolejach federalnych“, budzi głęboki niepokój w szerokich kręgach ludności Zachodnich Niemiec, a także w określonych kręgach przemysłowych, które są zainteresowane przewozami kolejowymi. Jest to zjawisko zrozumiałe. Nawet znajdujące się w stanie obecnego kryzysu „koleje federalne“ odgrywają doniosłą rolę w całej gospodarce transportowej kraju. Przewożą one więcej niż połowę wszystkich przewożonych w kraju ładunków oraz wykonują większą część przewozów pasażerskich. Spadek wielkości przewozów odbija się ujemnie na rozwoju całej gospodarki zachodnio-niemieckiej.

Jakie środki podejmuje rząd Adenauera dla przeciwdziałania kryzysu „kolei federalnych“?

Wodzireje z Bonn wprowadzają w życie tak zwaną „reorganizację“ transportu kolejowego Zachodnich Niemiec. Wszystkie ujemne skutki tej „reorganizacji“ spadają ciężkim brzemieniem na barki mas pracujących. Istota „reorganizacji“ została zawarta w osławionym „planie uzdrowienia“ (inaczej „plan gen. Heinesa“), który zaproponowali amerykańscy businessmeni. Zgodnie z tym planem, eksploatacja „kolei federalnych“ powinna opierać się na prywatnokapitalistycznych zasa-

dach i wzorować się na kolejach amerykańskich. Plan przewiduje zamknięcie kilkudziesięciu linii kolejowych i zakładów remontowych, przeprowadzenie masowych redukcji kolejarzy, intensyfikację pracy i zwiększenie wyzysku pracowników, podwyżkę taryf towarowych i pasażerskich itp. „W drodze bezlitosnego wyzysku i masowych redukcji, pisała, oceniając ten plan, gazeta zachodnio-niemiecka „Trirscher Volksfreund“, rząd zamierza ściągnąć z mielizny „koleje federalne“.

Część tego planu została już wprowadzona w życie. Według oświadczenia bońskiego ministra transportu Seeboma, w połowie 1954 roku zamknięto już 15 zakładów naprawczych oraz 181 parowozowni i wagonowni. Seebom oświadczył również, że zostanie zamkniętych jeszcze 21 zakładów naprawczych oraz 155 warsztatów. Dziennik „Bundesbahn“ („koleje federalne“) pisał, że podobnego typu przedsięwzięcia „będą realizowane również w przyszłości“. Jak doniosła administracja „kolei federalnych“, łącznie według „planu uzdrowienia“ będzie zamkniętych 25 procent zakładów remontowych. Ale, obawiając się protestów robotników tych zakładów, administracja kolei stosuje różnego rodzaju zręczne wybiegi. W poszczególnych zakładach zamyka się tylko niektóre oddziały. Na przykład, na zakładach w Hannoverze, Paderbornie oraz Muenchen — Freiman, zamknięto oddziały parowozowe, w Sengen i Liengen — oddziały wagonów pasażerskich itp.

„Plan uzdrowienia“ kolejnictwa Zachodnich Niemiec przewiduje zamknięcie szeregu „nierentownych“ kolei. Są to przede wszystkim, te koleje, które służą dla przewozów pracowników do miejsca pracy. Już zamknięto 38 dworców, 45 stacji, 4 odcinki ruchu mieszane o długości 193 km, 16 odcinków ruchu pasażerskiego o długości 68 km. W najbliższej przyszłości będzie zamkniętych dodatkowo 37 dworców, 67 stacji i 10 odcinków o ruchu mieszanym (123 km) i 30 odcinków (426 kilometrów) dla ruchu pasażerskiego. Oprócz tego, prowadzi się obecnie badania nad stopniem wykorzystania 482 linii kolejowych drugorzędowego znaczenia, które również najprawdopodobniej zostaną zamknięte.

Dążąc do oszczędności w zakresie płacy robotników i pracowników oraz do wzmoczenia ich wyzysku, administracja „kolei federalnych“ obok masowych redukcji, stosuje również tego rodzaju środki: na nowo obsadza jedynie jedną trzecią stanowisk zwolnionych z tytułu tzw. naturalnego ubytku (w przypadkach śmierci, choroby, starości itd.), ogranicza przyjmowanie młodych kadr, dając pierwszeństwo robotnikom starszym. W rezultacie tego rodzaju polityki, w okresie od 1948 do dnia dzisiejszego udało się administracji kolejowej zmniejszyć zatrudnienie o 100 000 osób. W szeregu przypadków personel zmniejszył się o połowę. Tak na przykład w dyrekcji kolejowej Regensburg było zatrudnionych w 1953 roku tylko 18 tysięcy osób w porównaniu do 33 tysięcy w 1945 roku. W ciągu jednego tylko 1954 roku zwolniono na „kolejach federalnych“ 16 tysięcy kolejarzy. Według zdania wspomnianej już gazety „Rheinischer Merkur“ — „koleje federalne“ mogą ekonomicznie pracować tylko przy zatrudnieniu, liczącym 360 tysięcy osób. Oznacza to, że na los bezrobotnych oczekuje jeszcze 120 tysięcy kolejarzy zachodnio-niemieckich.

Ubytek siły roboczej rekompensuje dyrekcja „kolei federalnych“ w drodze przedłużenia dnia roboczego, zmuszając często kolejarzy, jak pisze o tym tygodnik „Die Wirtschaft“, pracować po 90 godzin tygodniowo.

W wyniku nadzwyczajnej, daleko posuniętej intensyfikacji pracy, mają miejsce liczne nieszczęśliwe wypadki. Tylko w okresie 11 miesięcy roku ubiegłego wydarzyło się na kolejach zachodnio-niemieckich ponad 2 tysiące nieszczęśliwych wypadków, tj. średnio wypadło 6 wypadków na dzień. Nawet burżuazyjne gazety zmuszone były przyznać, że przyczyny tego stanu rzeczy to — zły techniczny stan linii kolejowych oraz „przeciążenie“ kolejarzy.

Pomimo, że wzrosła znacznie intensyfikacja pracy, płaca robocza kolejarzy obniża się. W służbach, których praca wiąże się z ruchem pociągów, wprowadzono tzw. przepisy o przedłużeniu dnia pracy, zgodnie z którymi

pracownicy są zmuszani do bezpłatnej pracy przez 20 godzin w okresie tygodnia. Niektóre kategorie kolejarzy pracują po 72 godziny w ciągu tygodnia, a płacę otrzymują za 48 godzin.

Stosując masowe redukcje, zwiększony wysysk oraz zmniejszenie zarobków, rząd próbuje wyprowadzić „koleje federalne” z tego ślepego zaułka, do którego zaprowadził je kurs na militaryzację kraju. Ale kolejarze Zachodnich Niemiec nie chcą być ofiarami zdradzieckiej polityki rządu Adenauera. Razem ze

wszystkimi pracującymi występują oni zdecydowanie przeciwko nie dającym się pogodzić z interesami narodu niemieckiego układom paryskim i przeciwko służącej tym samym militarystycznym dążeniom „puli transportowej”.

Zadają oni, aby transportu kolejowego Zachodnich Niemiec nie podporządkowywać interesom podlegaczy do nowej wojny, ale ażeby służył on sprawom pokoju oraz sprawie narodowego zjednoczenia Niemiec.

KRONIKA

NARADA W SPRAWIE DZIAŁALNOŚCI SPEDYCJI PKS

(AL) W dniu 25 lutego br. odbyła się w Łodzi narada dyrektorów zarządów okręgów PKS, poświęcona omówieniu działalności spedycyjnej PKS. Referat o rozwoju i działalności spedycji na terenie Okręgu Łódzkiego wygłosił dyrektor Okręgu, Strzelec, zaś koreferat o rozwoju i działalności spedycji w skali całego kraju — zastępca dyrektora CZ PKS do spraw eksploatacji, inż. M. Olszewski.

Rozwój spedycji w ostatnich trzech latach wykazuje dynamiczny wzrost, a szczególnie w zakresie czynności spedycyjnych, obejmujących głównie działalność placówek spedycyjnych, linii regularnych i placówek dowozowych. Obrazuje to poniższe zestawienie.

Jeśli wykonanie planu wpływów czynności spedycyjnych w roku 1952 przyjąć za 100, to w roku 1953 wyniosło ono 182%, w 1954 — 286,9%, na r. 1955 plan wynosi — 376%.

Plan czynności spedycyjnych w stosunku do Narodowego Planu Gosp. za rok 1954 został wykonany w 100,3%, zaś plan czynności ładunkowych — w 118,5%. Łączny plan we wpływach wykonano w 113,1%. Obniżkę kosztów własnych w stosunku do planu za 11 miesięcy 1954 r. uzyskano 9,3% (w cyfrach bezwzględnych 7,6 gr. na złotówkę realizacji). Omawiając przebieg wykonania planu za rok 1954 — inż. Olszewski podkreślił warunki i trudności, jakie wystąpiły w pracy spedycji, jak brak magazynów przeładunkowych, niedostateczna ilość etatów, niedostateczna współpraca pomiędzy ekspozyturami itp.

Po referatach dyrektor CZ PKS inż. Z. Pawłowski, wręczył dyrektorom okręgów listy uznania dla zespołów pracowników działów spedycji zarządów okręgów:

1) Łódzkiego — za uruchomienie regularnej komunikacji towarowej i wszechstronne rozwijanie wszystkich form działalności spedycji;

2) Gdańskiego — za równomierny wysiłek wszystkich placówek spedycyjnych w ciągu całego roku 1954;

3) Wrocławskiego — za stosowanie przodujących metod w zakresie użycia przyczep do przewozów towarów za autobusami oraz

4) dla zespołów pracowników placówek spedycyjnych w Zamościu, Lublinie, Chełmie, Tarnowie, Wrocławku, Wieluniu, Białymstoku za osiągnięte wysokie wyniki pracy w okresie akcji przewozów jesiennych w ub. roku i placówce spedycyjnej w Warszawie za najwyższe wyniki w skali całego kraju w ciągu całego ub. roku.

W wyniku ożywionej dyskusji, którą podsumował Dyr. Dep. Planowania MTDiL, J. Koszyk, uczestnicy narady powzięli uchwałę następującej treści:

„W celu zapewnienia dalszego rozwoju spedycji i zwiększenia jej roli w organizowaniu przewozów, co zapewni — zgodnie z wytycznymi II Zjazdu naszej Partii — obniżkę kosztów transportu i przyniesie oszczędności gospodarce narodowej — zobowiązuje się CZ PKS przy współudziale Ministerstwa Transportu Drog. i Lotniczego — do opracowania projektu form organizacyjnych Ekspozytury Spedycyjnej beztaborowej i eksperymentalnego jej uruchomienia w jednym z Okręgów.

Zobowiązuje się Zarządy Okręgów do:

1. szczegółowego opracowania rozwoju systemu komunikacji regularnej między regionami i wewnątrz okręgowej w terminie do dnia 1 maja 1955 roku, na podstawie

których to projektów CZ PKS wystąpi do odpowiednich władz o przyznanie prawa wyłączności przewozu towarów na określonych trasach,

2. aktywizacji istniejących linii i organizacji nowych, między innymi w oparciu o generalne porozumienie z CRS i Budownictwem, wykorzystując do przewozu pomysł Zarządu Okręgu PKS w Poznaniu w sprawie konteneryzacji,

3. wykorzystania projektu Zarządu Okręgu PKS we Wrocławiu odnośnie zastosowania przyczep za autobusami do przewozu towarów w oparciu o opracowany przez CZ PKS jednolity regulamin działalności i rozliczeń (termin opracowania 31.III br.),

4. szerokiej popularyzacji placówek spedycyjnych i reklamy regularnych linii za pośrednictwem wszelkich dostępnych środków,

5. polepszenia organizacji pracy w celu uzyskania wskaźnika wykorzystania roboczegodzin efektywnej pracy w 80%; celem zmniejszenia godzin nadliczbowych zorganizować sprawniejszą pracę w turnusach brygad przeładunkowych,

6. zobowiązuje się Zarządy Okręgów i Ekspozytury do pełnej aktywizacji placówek spedycyjnych przez szersze włączenie do współpracy Wydziałów Komunikacji Drogowej i organów MO, oraz zapewnienia placówkom spedycyjnym minimum wymaganej powierzchni magazynowej,

7. do aktywnego rozwinięcia działalności dostawy drobnych do kolei w oparciu o zarządzenie PKPG przyjmując jako minimum 40% drobniicy z nadania,

8. zobowiązuje się kierownictwo ekspozytur do szczególnej troski o zapewnienie warunków pracy robotnikom przeładunkowym i właściwego wykorzystania kredytów bhp na ten cel, oraz

9. do dalszego rozwoju współzawodnictwa wśród pracowników spedycyjnych a w szczególności wśród brygad przeładunkowych i placówek spedycyjnych, w celu zwiększenia wydajności pracy i obniżki kosztów własnych“.

Z DZIAŁALNOŚCI SEKCJI EKONOMIKI TRANSPORTU PTE

(HM) W lutym rb. na posiedzeniach Sekcji były dyskutowane zagadnienia, obejmujące aktualną problematykę ekonomiczną z zakresu poszczególnych rodzajów transportu

W zakresie transportu kolejowego omówiono zagadnienie kierunkowego planowania przewozów, jako instrumentu walki z nieracjonalnymi przewozami. Po oświetleniu rodzajów tych przewozów oraz dotychczasowych metod walki z przewozami nieuzasadnionymi gospodarczo, omówiono znaczenie kierunkowego planowania dla eliminacji przewozów nieracjonalnych oraz planowania technicznej pracy kolei. Dyskusja rozwinęła się nad zagadnieniem wykorzystania kierunkowego planowania przewozów dla likwidacji nieuzasadnionych gospodarczo przewozów. Omówiono warunki i etapy zmiany dotychczasowego planowania naładunku na planowanie kierunkowe. W oparciu o przeprowadzoną dyskusję można stworzyć koncepcję wykorzystania istniejących obecnie planów pięciodniowych i danych statystycznych dla celów walki z przewozami nieracjonalnymi. Ponieważ plany 5-dniowe, składane przez nadawców ładunków, są już konkretnym planem kierunkowym, gdyż zawierają miejsce nadania i odbioru przesyłek, można stworzyć system wykorzystania tych planów dla omawianych celów.

Ażeby wyeliminować przewozy nieracjonalne, należy połączyć prawidłowo rejon produkcji z rejonami spożycia, a więc należy opracować rejonizację dostaw i schematy racjonalnych potoków, działające — w oparciu o zakazy podstawiania wagonów w kierunkach niezgodnych z tymi schematami. Dla osiągnięcia takiej organizacji przewozów, należy analizować potoki towarowe w oparciu o dane statystyczne, o ile specyfikują one w dostateczny sposób dany rodzaj ładunku oraz rejon nadania i odbioru. Np. obecne statystyczne ujęcie przewozów cegły i cementu bez podziału na gatunki, uniemożliwia wykorzystanie tej statystyki dla eliminacji przewozów nieracjonalnych. Poza tym specyfikacja rejonów dostawy i odbioru musi być dla tego celu bardziej szczegółowa niż obecnie jest stosowana. W tych wszystkich przypadkach, gdy nie można oprzeć się na danych statystycznych, należy operatywnie przebadac potok ładunku, analizując plany 5-dniowe.

Zalecenie, ażeby w badanym okresie czasu nadawcy ładunków specyfikowali dokładną nazwę ładunku obok grupy ładunkowej — umożliwi wyodrębnienie badanego potoku. W ten sposób można wysortować dla danego ładunku plany 5-dniowe oraz zestawieć je wg poszczególnych DOKP na odpowiednich „szachownicach” (miejsca nadania, ilość i miejsce odbioru). W końcowej fazie zbierania materiału do analizy badane plany 5-dniowe powinny być zestawione centralnie.

W zakresie transportu wodnego śródlądowego przedyskutowano techniczne i ekonomiczne założenia rozbudowy dróg wodnych i rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce. Omówiono na tle charakterystyka rzek polskich i gospodarki wodnej założenia do rozbudowy dróg wodnych i rozwoju żeglugi śródlądowej. W referacie podkreślono konieczność kompleksowego ujęcia planów gospodarki wodnej, wybór optymalnego systemu rozwiązania technicznego oraz postulaty żeglugi, odnoszące się do warunków nawigacyjnych na drogach wodnych. Omówiono także zagadnienia taboru przewozowego, systemu eksploatacji oraz efektywności inwestycji na drogach wodnych.

W odniesieniu do rozwoju żeglugi śródlądowej podkreślono, że budowa drogi wodnej wynika z zagadnień ogólnogospodarczych a w szczególności z potrzeb zaopatrzenia przemysłu w wodę, potrzeb energetycznych, potrzeb melioracyjnych oraz przeciwpowodziowych. Niemniej przy tego rodzaju inwestycjach powinny być uwzględniane także inwestycje uzupełniające, które umożliwią wykorzystanie drogi wodnej dla celów żeglugowych. Dla ocieszenia efektywności inwestycji powinny być brane porównawczo nie koszty własne różnych rodzajów transportu, ale wskaźniki wydajności oraz zużycia, co pozwoli na prawidłowe porównanie efektywności inwestycji w szczególności w odniesieniu do kolei i żeglugi.

W przypadku, gdy przewozy drogą wodną wykazują wyższy koszt własny, niż równoległymi liniami kolejowymi, droga wodna może być wykorzystywana zasadniczo:

1) do transportu towaru między punktami położonymi bezpośrednio nad rzeką i posiadającymi własne zmechanizowane przeładownie,

2) jako rezerwa uzupełniająca zdolność przełotową równoległych linii kolejowych.

3) jako uzupełniająca kolej rezerwa taborowa.

W zakresie zagadnień transportu morskiego referowano zadania transportu w polskim handlu zagranicznym. Omówiono następujące zagadnienia: udział drogi morskiej w przewozie ładunków, wpływ na strukturę handlu zagranicznego, zagadnienia rozpadu jednolitego rynku światowego i umocnienia współpracy ekonomicznej krajów obozu demokracji, rozwój polskiego handlu zagranicznego w świetle wskazań II Zjazdu Partii, oraz zadania perspektywiczne transportu morskiego w obsłudze handlu zagranicznego. Kończąc teza referowanego zagadnienia ustalała, że flota polska pracuje w coraz większym stopniu jako łącznik w stosunkach gospodarczych nowego typu między krajami obozu demokracji a ponadto też jako łącznik w rozwoju pokojowych i równoprawnych stosunków między tymi krajami a krajami kapitalistycznymi.

Dyskusja rozwinęła się wokół zagadnienia dostosowania organizacji eksploatacji floty do potrzeb polskiego handlu zagranicznego i tranzytu. Przedyskutowano zagadnienie żeglugi półregulanej jako nowej formy eksploatacji, dającej większe możliwości wykorzystania statków, gdyż unika się w tym systemie wyjścia statków z niepełnym ładunkiem. Żegluga półregulanna może być w pełni wykorzy-

stana dla obsługi transakcji w których jest zachowana własna gestia oraz odpowiednio zgrane terminy dostaw. Z tego też względu prawidłowe zachowywanie gestii w transakcjach handlu zagranicznego ma podstawowe znaczenie dla właściwego wykorzystania floty morskiej.

Zagadnienia transportu samochodowego były poruszane w dyskusji nad rolą spedycji krajowej, co omówione zostanie oddzielnie.

Z INSTYTUTU MORSKIEGO

W dniu 3 marca 1955 r. odbyło się posiedzenie Rady Naukowej Instytutu Morskiego, poświęcone ocenie wykonania planu prac naukowo-badawczych Instytutu w 1954 r.

Morski Instytut w Gdańsku składa się obecnie z czterech zakładów badawczych: 1) Zakładu badawczego żeglugi, 2) Zakładu badawczego budownictwa morskiego i portowego, 3) Zakładu badawczego materiałoznawstwa, 4) Zakładu Badawczego ekonomiki transportu morskiego i prawa morskiego.

Zakład badawczy żeglugi ma dwa piony. Pierwszy zajmuje się badaniami z dziedziny rybołówstwa morskiego, a więc bada np. przeladunek ryb na morzu, uciąg i opór sprzętu kutrowego, nowe typy jednostek rybackich. Drugi pion, poświęcony budownictwu okrętowemu i technicznej eksploatacji żeglugi, przeprowadza badania modelowe wodowania bocznego i oporu statków, bada wytrzymałość, stateczność i inne właściwości morskich statków, eksploatację techniczną siłowni i napędu.

Jeden pion Zakładu badawczego budownictwa morskiego i portowego zajmuje się budownictwem morskim, drugi zaś robotami czerpalnymi i podwodnymi. Pierwszy bada falowanie, zamulanie i erozję dna oraz skarp w akwatoriach portowych, a także torach wodnych, bada zastosowanie nowych materiałów i nowych metod w budownictwie morskim. Drugi przeprowadza badania sprzętu pogiebiarskiego, warunków i metod prac pogiebiarskich.

Zakład badawczy materiałoznawstwa prowadzi naukową walkę z korozją, bada nowe farby okrętowe i przeprowadza badanie wody kotłowej.

Zakład badawczy ekonomiki transportu i prawa morskiego prowadzi prace naukowe z dziedziny ekonomicznej eksploatacji żeglugi i portów, planowania transportu morskiego, rozrachunku gospodarczego i walki o obniżkę kosztów własnych w transporcie morskim, mechanizacji i organizacji pracy, zajmuje się zagadnieniami prawa morskiego.

Wykonanie planu prac naukowo-badawczych w 1954 r. przedstawia się następująco:

	Plan pierwotny	Wykonano na prac pierwotn. zaplan.	Wykonano w/g skoryg. długofal. planu
Zakład bad. żeglugi	7	—	7
Zakład bad. budown. morsk. i port.	14	3	9
Zakład bad. materiałoznawstwa	6	2	4
Zakład bad. ek. transp. i prawa morsk.	17	17	—
R a z e m	44	22	20

Tematyka prac była na ogół dostosowana do bieżących wymogów praktyki. Większość zagadnień była analizowana na naradach roboczych w przedsiębiorstwach transportu morskiego. Rada Naukowa uznała, że skorygowany plan został przez Morski Instytut wykonany. Wielkim osiągnięciem Morskiego Instytutu było uruchomienie i oddanie w grudniu ub. roku do użytku basenu doświadczalnego. Easen ten umożliwił dokonywanie badań modelowych. Należy również podkreślić ścisłą współpracę z naukowcami radzieckimi. W szczególności na zaproszenie Morskiego Instytutu przybył jesienią 1954 r. jeden z wybitniejszych radzieckich specjalistów z dziedziny dynamiki i morfologii brzegów morskich, prof. Zenkiewicz. Przy jego udziale odbyła się we wrześniu narada robocza Morskiego Instytutu na temat ochrony brzegów polskiego wybrzeża.

KURS PRZYGOTOWAWCZY DO EGZAMINU NA STOPIEŃ INŻYNIERA

Na początku ubiegłego roku informowaliśmy naszych czytelników o zamierzeniach Sekcji Samochodowej Stowarzyszenia Naukowo-Technicznego Inżynierów i Techników Komunikacji, zorganizowania kursu zaocznego, przygotowawczego do egzaminu na stopień inżyniera. Kurs ten został zorganizowany i obecnie dobiega końca. Po zweryfikowaniu kandydatów przyjęto na kurs około 300 osób. Są to fachowcy z długoletnią praktyką na stanowiskach inżynierskich. Dzięki studiom na kursie będą oni mogli podbudować swoje wiadomości praktyczne, teorią.

Nauczanie na kursie odbywa się zasadniczo metodą studiów zaocznych, zostały jednakże zorganizowane ośrodki konsultacyjne, w których są przeprowadzane wykłady, seminary, kolokwia i egzaminy. Ośrodki takie działają w Warszawie (z pododdziałem w Łodzi), w Krakowie, Gdańsku, Szczecinie, Wrocławiu, Stalino i Poznaniu.

Wszyscy kursanci zostali zaopatrzeni przez kierownictwo kursu w skrypty, specjalnie przygotowane dla tego kursu i opracowane metodą skryptów dla nauczania zaocznego.

Dotychczas zostały wydane skrypty z następujących przedmiotów: matematyki, fizyki, termodynamiki (teoria maszyn cieplnych), mechaniki, ekonomiki transportu samochodowego, części maszyn, podwozi samochodowych, technologii budowy samochodów, obsługi i naprawy samochodów, finansów i kredytu, księgowości w przedsiębiorstwach transportowych, organizacji i planowania w zakładach naprawczych. Poza tym zostały wydane przewodniki metodyczne do istniejących podręczników w zakresie elektrotechniki i budowy silników spalinowych.

Kurs jest podzielony na dwie specjalności, a mianowicie: obsługa i naprawa pojazdów samochodowych oraz eksploatacja techniczna pojazdów samochodowych. Dla obu specjalności szereg podstawowych przedmiotów jest wspólnych.

Ze wszystkich przedmiotów będą na kursie przeprowadzane egzaminy, a następnie kursanci, którzy poddadzą się egzaminom i zdadzą je z wynikiem zadowalającym otrzymują zaświadczenie ukończenia kursu.

Po złożeniu egzaminów, absolwenci kursu będą mogli podać się egzaminowi komisijnemu na politechnikę, zdanie którego będzie równoznaczne z uzyskaniem stopnia inżyniera. Egzaminy na politechnice przewidziane są w dwóch terminach: w czerwcu i październiku. (R)

KOLEJ ELEKTRYCZNA CORAZ BLIŻEJ STALINOGRÓDU

Pociągi elektryczne z Warszawy już w br. będą kursowały do Łaz — wrót Śląska. W związku z tym obecnie prowadzone są intensywne prace w Zawierciu, Łazach i Żabkowicach. Te 3 stacje kolejowe będą w ciągu br. całkowicie przebudowane.

Buduje się tu nowe tory, przebudowuje istniejące tory i perony oraz inne urządzenia kolejowe. Przystosowanie stacji do ruchu pociągów elektrycznych wymaga również budowy szeregu wiaduktów, tuneli, przebudowy dróg itp., co pociąga za sobą duże nakłady finansowe.

Obecnie najbardziej zaawansowane są prace na stacji w Zawierciu. Nieprzerwanie trwa ustawianie słupów sieci elektrycznej. Słupy te ustawia się już na odcinku między Łazami a Dąbrową Górniczą.

ELEKTROWÓZ Z NRD NA TRASIE WARSZAWA — ŁÓDŹ

Na trasie Warszawa — Łódź przeprowadzona została próba sprowadzonego z NRD uniwersalnego elektrowozu.

Próby, zdaniem niemieckich i polskich ekspertów, dały zadowalające wyniki. Jak się przewiduje, nowy elektrowóz już wkrótce rozpocznie pracę w normalnym ruchu pasażerskim. Elektrowóz ten obsługiwać będzie trasa Warszawa — Łódź, a w niedalekiej przyszłości Warszawa — Piotrków.

Nowy elektrowóz rozwija maksymalną szybkość dla pociągów pasażerskich 110 km na godz.; pociągi towarowe o ciężarze do 2.100 ton- przewozić może z szybkością ok. 60 km na godzinę.

W najbliższym czasie przewidziane jest sprowadzenie dalszych elektrowozów tego typu.

W KWIEŃNIU BUDOWA DWORCA ŚRODMIEJSKIEGO

W kwietniu br. przewiduje się podjęcie prac przy budowie pawilonu dworca śródmiejskiego. Powstanie on na płycie tunelowej, budowanej obecnie wzdłuż Al. Jerozolimskich. Razem z murarzami — na wzór budowniczych radzieckich, przystąpią do pracy kamieniarze ze Zjednoczenia Robót Kamieniarskich. Elewacje piaskowcowe układane będą jednocześnie z murowaniem ścian. Taka organizacja robót pozwoli na znaczne ich przyspieszenie. Załoga ZRK przygotowuje się już teraz do prac wiosennych. W najbliższym czasie będą opracowane szczegółowe harmonogramy, które dokładnie skoordynują roboty murarskie z kamieniarskimi.

CIEKAWA INOWACJA PRZY BUDOWIE KOTŁA PAROWOZOWEGO

W Fabryce Parowozów Zakładów im. J. Stalina w Poznaniu przy produkcji parowozów towarowych TY-51 zastosowano ciekawą inowację, a mianowicie, kocioł parowozu, który poprzednio był wyłącznie nitowany, obecnie jest w większości spawany. Dzięki temu uzyskano poważne oszczędności (na jednym parowozie ca. 1.100 kg blachy i 647 kg nitów).

UDOGODNIENIA DLA PASAŻERÓW WAGONÓW SYPIALNYCH

W wagonach sypialnych wprowadza się dla wygody pasażerów duże poduszki, o rozmiarach 60 na 60 cm. Dotychczasowe „jaśki“ używane będą dodatkowo, zamiast tzw. klina tapicerskiego.

Kołdry, które zastąpiły koce w wagonach sypialnych 2 klasy, okazały się niepraktyczne w użyciu ze względu na trudności przy dezynfekcji. Zamiast nich wprowadza się więc obecnie grube koce z wielbłądziej wełny w poszwach.

Szkoda tylko, że pasażerowie 3 klasy muszą nadal jeszcze męczyć się z oddzielnymi kocami i prześcieradłami, zastępującymi poszwy. Należy i te niewygody zlikwidować.

POLSKIE SAMOCHODY I PAROWOZY NA TARGACH POZNANSKICH

Na XXIV Międzynarodowych Targach Poznańskich wśród eksponatów przemysłu kolejowego wystawione będą m. in. parowóz TY-51 i wagon sypialny III klasy produkowane przez Zakłady im. Stalina w Poznaniu. Wrocławski „Pafawag“ zademonstruje trójczłon elektryczny a „Fablok“ z Chrzanowa — parowóz „Śląsk“.

Wśród 37 eksponatów przemysłu motoryzacyjnego zobaczymy na Targach samochody osobowe „M-20 Warszawa“, samochody ciężarowe „Star-20“ i „Lublin“, autobus „Star 52“, samochody pożarnicze, motocykle M-06 i rowery.

NOWE TRAMWAJE I TROLEJBUSY

W ostatnich dniach do stolicy przybyły znów nowe jednostki taboru komunikacji miejskiej. Tym razem są to wozy tramwajowe wyprodukowane w chorzowskim „Konstalu“.

8 tzw. wozów przyczepnych stanowi pierwszą partię ze 100 przeznaczonych dla Warszawy (50 silnikowych i 50 przyczepnych).

Ponadto obecnie w stolicy „przebywa“ na próbie trolejbus wyprodukowany w Czechosłowacji. Jeśli egzamin wypadnie pomyślnie, warszawski tabor trolejbusowy zostanie zasilony partią wozów czechosłowackich. Nowy trolejbus zabiera 80 pasażerów, ale jest w nim tylko 19 miejsc siedzących i 61 stojących.

Wóz ten jest produkcji fabryki czeskiej „Skoda“.

„HYDROKRET“ DRAŻY TUNELE POD ZATOPIONYM STATKIEM

Tunele pod statkami draży się, by przeciągnąć liny, gdy statek trzeba wydobyć pontonami.

Znany z osiągnięć w ratownictwie okrętowym kapitan Witold Poinc nakreślił plany maszyny, która zastąpiłaby niebezpieczną pracę nurków przy drażeniu tuneli pod zatopionymi statkami. Jest to „hydrokret“ — maszyna, napędzana sprężonym powietrzem i kierowana z pokładu statku ratowniczego.

Prototyp „hydrokretu“ znalazł się obecnie na warsztacie konstrukcyjnym zakładu obróbki metali szczecińskiej Szkoły Inżynierskiej. Jeżeli zda egzamin, zrewolucjonizuje pracę nurków, uczyni ją bardziej bezpieczną. Otwierają się też możliwości wydobywania przy pomocy maszyn sterowanych z pokładu okrętu wydobywającego wrak statków zatopionych na wielkich głębokościach, do których dotąd nurkowie nie mieli dostępu.

BUDOWA WIELKIEGO MOTOROWCA ROZPOCZĘTA

Stoczniovcy gdańscy przystąpili do montażu największego z dotychczas budowanych w Polsce statków — motorowca o nośności 10 tys. TDW. Już w pierwszym tygodniu budowy wykonano szereg poważnych robót. M. in. zmontowano i zespawano środkową część dna statku o długości 55 m. Dobiega końca ustawienie fundamentów pod maszynę główną motorowca.

PODNIESIENIE BANDERY NA S/T „RUDAWA“

W Stoczni Gdańskiej odbyła się uroczystość podniesienia bandery na s/t „Rudawa“, ostatnim trawlerze z serii budowanych dla Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor“. W ciągu trzech miesięcy załoga Stoczni Gdańskiej zbudowała 5 nowoczesnych trawlerów, które oddane zostały przed terminem do eksploatacji. Budowniczym „Rudawy“ był Wacław Zienkiewicz, absolwent Technikum Budownictwa Okrętowego, który na swoim koncie ma już 10 zbudowanych statków. Dzięki ofiarnej pracy załogi stoczni jednostkę tę oddano na 25 dni przed terminem. Kapitanem oddanego do eksploatacji trawlera został absolwent PCWM Tadeusz Brzeziński. S/t „Rudawa“ po uzupełnieniu wyposażenia i sprzętu połowowego uda się w najbliższych dniach w swój pierwszy rejs po rybę.

NAUKOWCY POLSCY OPRAWOWUJĄ DLA CHIN DOKUMENTACJĘ ZAGADNIEN MORSKICH

Dokumentacja techniczna niektórych zagadnień morskich opracowywana w Polsce, zgodnie z umową o współpracy naukowo-technicznej, udostępniana jest Chińskiej Republice Ludowej.

M. in. pracownicy Biura Projektów Budownictwa Morskiego w Gdańsku sporządzają dokumentację przeładunku rzeczno-morskiego węgla i drobnicy.

Obecnie zespoły kończą opracowanie dokumentacji prac przeładunkowych portu rzeczno i portu rzeczno-morskiego. Wszystkie prace związane ze sporządzeniem dokumentacji dla wszystkich trzech rodzajów portów, mają być zakończone w I półroczu br.

Inny zespół opracowuje dla Chin dokumentację wydobywania wraków.

Władze ChRL zainteresowały się także środkiem chemicznym pomysłu głównego energetyka Polskich Linii Oceanicznych inż. Noszczyńskiego. Środek ten zwany „chemorg“ służy do zmniejszania wody w kotłach statków parowych. Przy CZ PMH w Gdyni zorganizowano zespół z inż. Noszczyńskim na czele, który zakończył już opracowywanie dokumentacji produkcji „chemorgu“ i metody jego stosowania. Dokumentacja ta ma być wkrótce przesłana do Chin.

ZAOSZCZĘDZILI NA 8 RUDOWĘGLOWCOW

Kwotę równą kosztowi budowy 8 rudowęgłowców zaoszczędził w ub. roku przemysł okrętowy. Przemysł ten nie tylko wykonał w tym czasie plan obniżki kosztów

własnych, ale wygospodarował dodatkowo 57 milionów złotych. Mimo tak poważnych osiągnięć, koszt budowanych u nas statków jest jeszcze zbyt wysoki, prawie dwukrotnie wyższy niż w Związku Radzieckim.

Najlepsze wyniki w obniżce kosztów własnych wśród zakładów przemysłu okrętowego osiągnęła załoga Stoczni Gdańskiej.

M. in. koszt rudowęgłowca 2620 TDW obniżono w 1954 r. o 3.200 tys. zł zamiast zaplanowanych 1.700 tys. zł. Koszt budowy trawlera 450 TDW obniżono o 2,5 miliona zł przy zaplanowanej obniżce wynoszącej 1,2 miliona zł.

Jedyną stocznia przemysłu okrętowego, która nie zrealizowała planu obniżki kosztów własnych w ub. roku, jest mała stocznia w Uście. Obniżyła ona koszty własne produkcji zaledwie o 0,8 proc. zamiast — jak było w planie — o 3,2 procent.

DOBRY ROK DLA SZCZECINA — WIĘCEJ I WIĘKSZE STATKI

Mimo lodów i mgieł na Bałtyku, port szczeciński z wysoką nadwyżką wykonuje swoje zadania.

W stosunku do roku ubiegłego wchodzi do Szczecina statki o większym tonażu. Wzrastają więc obroty towarowe i finansowe. Szczególnie duże ożywienie obserwujemy na liniach wschodnich. W ostatnim czasie weszło do Szczecina m. in. siedem statków bandery USA. Były też w porcie statki bandery indyjskiej, Związku Radzieckiego, W. Brytanii, Danii, Szwecji, Niemiec Zachodnich, Grecji, Finlandii, Holandii itd. Coraz liczniejszy w obrotach jest udział statków polskich. Nie zabrakło regularnie zawiązanych statków pod flagą Costa Riki.

W roku bieżącym flota polskiej żeglugi morskiej (PŻM, której portem macierzystym jest Szczecin tak jak Gdynia i Gdańsk dla statków Polskich Linii Oceanicznych) powiększa się o sześć jednostek przekazanych z PLO. Szczecin obsługuje obecnie cały tramping w zasięgu europejskim. By temu podołać, tonaż floty bazującej w Szczecinie, wzrasta w tym roku o ponad 25 procent.

NARADA W SPRAWIE RATOWNICTWA MORSKIEGO

W Gdyni odbyła się konferencja zorganizowana przez Polskie Ratownictwo Okrętowe z udziałem przedstawicieli przedsiębiorstw rybackich całego wybrzeża. Na konferencji omówiono sprawy związane z organizacją ratownictwa morskiego i wyposażeniem go we właściwy sprzęt.

W r. 1955 Polskie Ratownictwo Okrętowe otrzyma dwa superkutry przystosowane do ratownictwa w każdych warunkach. Dalsze dwie podobne jednostki PRO otrzyma w I kwartale 1956 r.

PRO przewiduje również przebudowę ratownictwa brzegowego dla niesienia pomocy statkom wyrzuconym na mieliznę. Wzdłuż wybrzeża będzie stacjonować 5 samochodów terenowych, zaopatrzonych w sprzęt ratowniczy. Samochody te będą dojeżdżać plażę do miejsca wypadku, aby udzielać natychmiastowej pomocy rybakom znajdującym się na statkach na mieliznie. 20 stacji ratownictwa brzegowego wzdłuż całego wybrzeża morskiego będzie wyposażonych w sprzęt rakietowy, służący do wystrzeliwania liny.

Przedstawiciele rybolowstwa wskazali na konieczność zbudowania na wybrzeżu odpowiedniej sieci stacji namiarowych. Stacje te umożliwią kutrom podawanie przez radio swej dokładnej pozycji na morzu. Dotychczas bowiem niedokładne określenie pozycji przez zagrożone jednostki często uniemożliwiała odnalezienie kutra potrzebującego pomocy.

Wskazane byłoby również, aby razem z bałtycką flotyllą rybacką wypływały jednostki pomocnicze, które towarzyszyłyby kutrom na łowiska i spełniały w ten sposób jednocześnie funkcje ratownicze, sanitarne i meteorologiczne.

Realizacja ustalonych na naradzie postulatów nie dopuści w przyszłości do powtórzenia się ciężkiej dla naszej floty rybackiej sytuacji, jaka powstała w czasie styczniowego huraganu.

DO 31 PORTÓW ŚWIATA ZAWIJAJĄ POLSKIE STATKI HANDLOWE

Rozwijająca się stale wymiana handlowa między Polską a wieloma krajami zamorskimi oraz wzrastający tonaż fлоты polskiej pozwalają na otwieranie nowych linii żegluga wielkiej i powiększanie liczby statków na niektórych liniach starych.

Statki bandery polskiej utrzymują stałą łączność z 31 krajami świata. M. in. stałą łączność posiadamy niemal ze wszystkimi nadmorskimi krajami Europy, z Egiptem i Sudanem w Afryce, Turcją, Syrią, Libanem i Palestyną w Azji Mniejszej, z Indiami, Pakistanem, Cejlonem, Chinami Ludowymi i Jawą w Azji oraz z Argentyną, Brazylią i Urugwajem w Ameryce Południowej.

W ostatnich miesiącach ubiegłego roku po blisko dwuletniej przerwie Polska Żegluga Morska w Szczecinie uruchomiła ponownie regularną linię żeglugową na trasie Szczecin — Gdynia — Malmö (Szwecja) — Kopenhaga (Dania) — Rostock (NRD) — Szczecin. Na linii tej kursuje co 2 tygodnie statek „Pilica“.

Polska Żegluga Morska zwiększyła również liczbę statków na linii Szczecin — Helsinki.

Dyrekcja Polskich Linii Oceanicznych powiększyła liczbę statków na rozwijającej się regularnie linii z państwami Ameryki Południowej — Argentyną, Brazylią i Urugwajem.

Obecnie na liniach tych dla potrzeb naszego handlu zagranicznego kursują wyłącznie statki bandery polskiej.

Poza liniami stałymi statki bandery polskiej w razie potrzeby docierają do portów wielu innych państw na różnych kontynentach świata.

BUDOWA DOMKÓW JEDNORODZINNYCH DLA MARYNARZY

Ministerstwo Żegluga opracowuje obecnie założenia organizacyjne przyzakładowego i spółdzielczego budownictwa domków jednorodzinnych dla marynarzy. Rozpoczęcie budowy domków przewidywane jest już w drugiej połowie br. Będą to budynki 2, 3 i 4-pokojowe kilku typów. Projektuje się także budownictwo blokowe. W zależności od rodzaju surowca ceny domków wahać się będą od 75.000 do 150.000 zł. Domki będą stawiane na terenach przydzielonych przez państwo tytułem dzierżawy lub na działkach zakupionych przez marynarzy.

Terminy płatności są także bardzo dogodne. Przewiduje się wpłatę 30 proc. wartości budynku przy podpisaniu umowy, a 70 proc. pozostałych kosztów budowy będą mogły być pokryte z Pożyczki Państwowej oprocentowanej w wysokości 1 proc. rocznie z terminem spłat na 10 lat. Jedynie przy budowie luksusowych domków limit państwowej pożyczki zostaje ograniczony do 60—70.000 zł na każdy domek.

Jak pracują nasi transportowcy

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

KOLEJARZE RZESZOWSCY PROWADZĄ „CIĘŻKIE POCIĄGI“

W ciągu ostatnich 4 tygodni parowozownie podległe oddziałowi eksploatacyjnemu PKP Rzeszów zaoszczędziły 2.300 ton wysokogatunkowego węgla.

W tym samym okresie maszyniści z oddziału PKP Rzeszów przeprowadzili 1.042 pociągi ciężkie, które przewiozły 140.433 tony towarów ponad obowiązujące normy. M. in. maszynista Kazimierz Bereś z parowozowni Rzeszów w ciągu 4 tygodni przeprowadził 12 pociągów ciężkich, przewożąc 1.966 ton masy towarowej ponad normę.

Poważne oszczędności osiągnęli również maszyniści z parowozowni Dębica i Żurawica. Natomiast parowozownia Przeworsk i Tarnów nie wykorzystują swych możliwości. We współzawodnictwie o oszczędność węgla znajdują się one na ostatnich miejscach.

ZAŁOGI PAROWOZOWE Z BYTOMIA OSZCZĘDZAJĄ WĘGIEL

Drużyny parowozowe z Bytomia realizują skutecznie zobowiązania, dotyczące oszczędnego spalania węgla wysokogatunkowego i zastępowania go mulem węglowym. W r. ub. zaoszczędzono 5.803 tony węgla.

Najlepsze wyniki w spalaniu mulem osiągnęła drużyna parowozu OK1-276 st. maszynisty M. Kohuta, która spaliła w ciągu 9 miesięcy 221 ton mulem. Drużyna st. maszynisty Bochenka zaoszczędziła na swym parowozie 227 ton węgla, spalając 210 ton mulem, drużyna st. maszynisty E. Hyli zaoszczędziła 345 ton, spalając 178 ton mulem. (O.)

MILION KILOMETRÓW BEZ REMONTU NA PAROWOZIE

W dniu 8 lutego br. na Dworcu Głównym w Poznaniu odbyła się uroczystość wręczenia nagród pieniężnych i odznak „Przodującego Kolejarza“ załodze parowozu PT 47-43 z okazji przejechania — po raz pierwszy w naszym kolejniectwie — miliona kilometrów bez remontów średnich i kapitalnych parowozu. Załogę parowozu stanowili maszyniści: F. Kosmowski, S. Łączny i R. Major.

Załoga zaoszczędziła przy tym ok. 1425 tys. zł i 2370 ton węgla.

* * *

Duży sukces odniósł również st. maszynista Dużyński, z tej samej parowozowni, osiągając na parowozie Pt 47-102 przebieg między naprawami głównymi 907 100 km (norma dla tej serii parowozu wynosi 450 000 km).

Trwające na całej sieci PKP współzawodnictwo załóg parowozowych o, zwiększenie przebiegu dobowego parowozów, wydłużenie przebiegów międzynaaprawczych i oszczędność węgla przyniosło w ostatnich latach znaczną poprawę w zakresie wykorzystania taboru kolejowego i obniżki kosztów własnych. Przeciętny przebieg dobowy parowozu, który wynosił w r. 1950 — 530 km, podniósł się w r. 1954 do 690 km a zużycie węgla obliczeniowego spadło z 49,2 kg w r. 1950 na 1000 btkm do 41,6 kg na 1000 btkm w r. 1954.

(O)

TRANSPORT DROGOWY

RUCH RACJONALIZATORSKI W PKS POZNAN

(MR) Ruch racjonalizatorski i wynalazczości na terenie PKS w woj. poznańskim i zielonogórskim notuje stały rozwój. W r. b. wpłynęło 130 pomysłów, z czego połowa została już uznana jako pomysły trafne i celowe, a projekty wprowadzone w życie.

Najwięcej pomysłów, bo z górą 30, nadesłała w roku bieżącym Ekspozytura Towarowa z Poznania. Racjonalizatorzy otrzymują za dobre pomysły premie pieniężne.

WALKA Z AWARIAMI I WYPADKAMI DROGOWYMI NA TERENIE WOJ. POZNAŃSKIEGO

(MR) W celu likwidacji wypadków drogowych, powstających najczęściej skutkiem nietrzeźwości kierowców jak i nieostrożności ludzi, prowadzona jest akcja uświadamiająca w formie odczytów, pogadanek i odpraw na zakładach pracy, a szczególnie w przedsiębiorstwach transportowych dla kierowców i ich pomocników.

Szeroko zakrojoną walkę z awariami i wypadkami drogowymi rozwija w woj. poznańskim i zielonogórskim PKS. Na wszystkich odprawach i naradach analizuje się wypadki drogowe i awarie ze szczególnym uwzględnieniem tych, które powstały w wyniku nietrzeźwości kierowców.

Zobowiązano dyspozytorów i kontrolę techniczną do zwracania uwagi na trzeźwość kierowców, wyjeżdżających z zajezdni i powracających do zajezdni. W przypadku stwierdzenia, że kierowca pił alkohol, powiadamia się natychmiast organa MO.

Podobne ostre zarządzenia wydano na wypadek stwierdzenia nietrzeźwości u kierowcy prowadzącego pojazd na trasie. Zorganizowano też kontrolę punktów noclegowych i zwrotnych.

Osobne zarządzenie wydano odnośnie zabezpieczenia bezpieczeństwa przewozów.

Zarządzenia te przyczynia się niewątpliwie do zmniejszenia wypadków drogowych i awarii na drogach komunikacyjnych.

WZOROWY KIEROWCA

Kierowca Lipus Henryk z Hutniczego Przedsiębiorstwa Remontowego w Gliwicach przejechał do dnia 7 grudnia r. ub. na samochodzie marki M-20 Warszawa 200.000 km bez naprawy głównej, wykonując podjęte przez niego zobowiązanie.

Stan techniczny pojazdu, stwierdzony przez komisję techniczną, pozwala na dalszą jego eksploatację w wysokości 20.000 km, na co ambitny kierowca złożył dodatkowe zobowiązanie.

Jest to wyczyn nieprzeciętny, tym bardziej, że został osiągnięty przy 2-ch naprawach średnich i przy stosunkowo wysokich przebiegach miesięcznych. Pojazd był w stałej gotowości technicznej o każdej porze dnia, nie wyłączając niedziel i świąt.

To wysokie osiągnięcie kierowcy Lipusa jest wynikiem starannej konserwacji pojazdu i socjalistycznego gospodarowania na powierzonym mu samochodzie. Świadczy również o wysokim poziomie fachowym kierowcy.

Poza tym kierowca Lipus zaoszczędził koszt jednej naprawy głównej, który wynosi 32.000 zł.

Kierownictwo przedsiębiorstwa złożyło wniosek o przyznanie kierowcy Lipusowi nagrody pieniężnej oraz o przyznanie mu odznaki „Wzorowego Kierowcy“ II stopnia.

PORTY I ŻEGLUGA

KAPITANOWIE I ARMATORZY OBCYCH STATKÓW DZIĘKUJĄ ZA SPRAWNE PRZELADUNKI

Do Zarządu Portu Gdynia wpływa wiele listów od kapitanów i armatorów statków obcych bander z wyrazami uznania i podziękowania dla robotników i dyrekcji za szybkie rozładunki i załadunki statków.

„Jestem bardzo zadowolony z szybkiego rozładunku i załadunku — pisze m. in. w liście kapitan statku „Simon von Utretch“ z Niemiec zachodnich Artur Herbst. — Dziękuję za szybką odprawę. Mam nadzieję, że wkrótce znów odwiedzę port Gdynia“.

Statek „Simon von Utretch“ wszedł do portu w Gdyni w pierwszej połowie stycznia br. z ładunkiem drobnicy, m. in. orzeszków i soi. Część soi przywieziono luzem, co utrudniało wyładunek. Ponadto główne prace przy wyładunku wypadły na okres silnego sztormu. Mimo tych przeszkód, załoga portu skróciła rozładunek prawie o 83 godziny. Również o przeszło 73 godziny skrócono załadunek cementu.

Podziękowanie za szybką i sprawną obsługę statków angielskich, „Ballrover“ i „Baltavia“ otrzymały załoga i Zarząd Portu od armatora United Baltic Corporation Limited w Londynie. Armator wyraził w swym liście uznanie za dobrą pracę robotników i należytą organizację prac rozładunkowych.

Podobnej treści listów z podziękowaniem i wyrazami uznania Zarząd Portu w Gdyni otrzymuje wiele.

NA APEL ZAŁOGI RADZIECKIEGO STATKU

Marynarze radzieckiego statku s/s „Ligowo“, który wpłynął do portu gdańskiego po ładunek tarcicy, zwrócili się do robotników wydziału III z prośbą o jak najszybszy załadunek. Apel ten nie pozostał bez echa. Brygady młodzie-

żowe: 306 im. „Młodej Gwardii“, 312, 308, 304 i 305 pod kierownictwem Romana Matuszaka, Antoniego Mazurka i Konowalskiego — mimo niesprzyjającej pogody — podjęły zobowiązanie przedterminowego załadunku statku. Do czynu włączyli się również pracownicy „Polcarga“ i „Hartwiga“ oraz ekspedienty placowi.

Dzięki ściślejszej współpracy brygad roboczych postój statku w porcie skrócono o 43 proc. czasu planowanego, zaoszczędzając 85 statkogodzin.

Kapitan statku w imieniu całej załogi złożył serdeczne podziękowanie naszym robotnikom za szybki załadunek i bardzo dobrą sztauerkę.

ZAOSZCZĘDZILI 40 TON WĘGLA

W czasie trwania akcji lodowej na Wiśle załogi lodołamaczy Rejonu Dróg Wodnych w Tczewie zaoszczędziły poważne ilości paliw płynnych i stałych.

M. in. załoga lodołamacza „Pantera“ pod kierownictwem Roberta Dąbrowskiego, realizując podjęte zobowiązania, zaoszczędziła 36.740 kg węgla oraz smarów. Dobre wyniki uzyskali także marynarze z lodołamacza „Tygrys“, którzy zaoszczędzili 5.218 kg węgla i 198 kg smarów. Na specjalne wyróżnienie zasługuje tu główny mechanik Franciszek Szarański. Otacza on troskliwą opieką maszyny na lodołamaczu „Tygrys“ oraz służy radą i pomocą młodszym i mniej doświadczonym współpracownikom.

MARYNARZE OBNIŻAJĄ KOSZTY EKSPLOATACJI STATKÓW

Nowy rok pracy na morzu marynarze ze statków Polskich Linii Oceanicznych rozpoczęli realizacją długofalowych zobowiązań w których postanowili jak najekonomiczniej gospodarzyć na swych jednostkach.

Z morza napływają telegramy, w których załogi donoszą o swych postanowieniach. M. in. marynarze ze statku „Marian Buczek“ zobowiązali się w celu obniżenia kosztów własnych i podniesienia gotowości technicznej jednostki skrócić czas planowanych robót remontowych na I kwartał br. o 10 procent.

Przez racjonalną gospodarkę materiałami rozchodowymi załoga zobowiązała się zaoszczędzić w I kwartale 3 proc. farb i smarów oraz po 0,5 tony ropy dziennie w morzu.

ZAŁOGA PŁO WYBRAŁA DELEGATÓW NA KRAJOWY ZJAZD ZW. ZAW. PRAC. ŻEGLUGI

W auli Szkoły Morskiej w Gdyni odbyła się konferencja sprawozdawczo-wyborcza do Rady Zakładowej Polskich Linii Oceanicznych. Po dyskusji zebrani przedstawiciele rad oddziałowych wybrali nowe władze rady zakładowej.

Jednocześnie zebrani wybrali 12 delegatów na Krajowy Zjazd Związków Zawodowych Pracowników Żegluga. Są nimi: Józef Dubiel Czesław Gluch, Grzegorz Hrycyszyn, Jadwiga Jabłeczka, Pius Krasicki, Wacław Lewiński, Gustaw Maj, Wiktor Nowak, Franciszek Stachyra, Włodzimierz Szynarowski, Brunon Śrubkowski oraz Bolesław Wrona.

ZAKOŃCZENIE KURSU KAPITANÓW ŻEGLUGI WIELKIEJ

Ostatnio odbyło się w Polskiej Marynarce Handlowej zakończenie II po wojnie kursu kapitanów żegluga wielkiej.

Zaświadczenia o pomyślnym zdaniu egzaminów otrzymało 24 oficerów. Najlepsze lokaty uzyskali trzej oficerowie z Polskiej Żegluga Morskiej w Szczecinie: Edward Świślas, Aleksander Nowicki oraz Edmund Mikina. Wyróżnili się także dobrymi wynikami: sekretarz organizacji partyjnej na kursie Adamek oraz Bielaś, Abrzykowski, Galicki, Jaskuła, Rutkowski, Pankiewicz, Siorek, Adamski, Czajka, Jeziorański, Czajkowski, Zięba, Myjak, Wasielewski i Pinno.

Dyplomy kapitanów żegluga wielkiej otrzymali jednak tylko kapitanowie Myjak, Wasielewski i Pinno, którzy już wcześniej samodzielnie prowadzili statki. Pozostali absolwenci otrzymują dyplomy po przewidzianym okresie pływania.

NOWE KSIĄŻKI Z DZIEDZINY MECHANIZACJI
TRANSPORTU

W końcu marca 1954 r. ukazały się w sprzedaży nowe książki z dziedziny mechanizacji transportu a mianowicie: „Transport na placu budowy“ praca mgr. inż. Ernesta Hory oraz „Urządzenia do transportu bliskiego — wykaz i charakterystyki techniczne“ — praca zbiorowa, Ignacy Brach, Edward Chojnacki i Andrzej Wójcicki, „Mechanizacja transportu wewnętrznego w zakładach włókienniczych“ M. S. Sawostjanowa — tłumaczył mgr. inż. St. Witkowski. Książki te stanowią bardzo cenne pozycje w naszej literaturze fachowej.

* *

Mgr. inż. E. Hora w książce pt. „Transport na placu budowy“ omawia rolę transportu w budownictwie, sprzęt, urządzenia i maszyny służące do mechanizacji transportu oraz podział i klasyfikację tych maszyn, ich obsługę, remonty i eksploatację. Książkę tę, aczkolwiek zakwalifikowaną przez Centralny Urząd Szkolenia Zawodowego jako podręcznik dla Techników Budowlanych powinni znać pracownicy służb transportowych nie tylko w resortach budowlanych. Zawiera ona trzy oddzielne części. W części pierwszej autor omawia historię osiągnięć technicznych, rolę transportu i jego organizację na placu budowy. W części drugiej obszernie podane są rodzaje maszyn i urządzeń stosowanych do mechanizacji transportu pionowego i poziomego. Część trzecia zawiera informacje dotyczące gospodarki maszynami.

Praca jest bogato ilustrowana rysunkami urządzeń i maszyn oraz zawiera szereg przykładów obliczania ich wydajności, najkorzystniejszych wariantów mechanizacji z uwzględnieniem wydajności, kosztów itd.

Zagadnienia mechanizacji przeładunków omawiane przez autora występują nie tylko w budownictwie, ale również i w innych gałęziach gospodarki narodowej. Autor omawia w sposób ciekawy transport kolejowy na placu budowy oraz transport samochodowy. Daje szereg podstawowych wytycznych i kryteriów co do tworzenia zespołowej mechanizacji robót transportowych.

Oprócz zagadnień technicznych dotyczących sprzętu omawiany jest szereg wskaźników techniczno-ekonomicznych z dziedziny mechanizacji. Podano metody obliczania kosztów mechanizacji robót. Książka wydana została przez wydawnictwo „Budownictwo i Architektura“ formatu A5 w sztywnej okładce — cena 16.— zł.

* *

W pracy pt. „Urządzenia do transportu bliskiego — wykaz i charakterystyki techniczne“, autorzy podają klasyfikację nośników i wytyczne do projektowania transportu wewnętrznego oraz szczegółowe zestawienie i charakterystyki techniczne maszyn, urządzeń dźwigowych i przenośnikowych. Książka przeznaczona jest dla techników ruchu, zajmujących się mechanizacją transportu wewnętrznego, dla inwestorów i projektantów zakładów przemysłowych oraz może być pomocna dla konstruktorów, pracujących w przemyśle wytwórczym urządzeń dźwigowo-przenośnikowych.

Praca składa się z dwóch części. W części pierwszej prof. Brach omawia podział klasyfikacyjny nośników bliskich, ich zastosowanie, obliczanie wydajności i mocy napędu nośników oraz wytyczne do planowania transportu bliskiego i wewnętrznego. Część druga zawiera wykaz i charakterystyki techniczne urządzeń do transportu bliskiego. Obok rysunków i fotografii poszczególnych urządzeń i danych technicznych zgrupowanych w odpowiednich tabelach, omówiono również zastosowanie tych urządzeń. Część ta stanowi skatalogowanie urządzeń i maszyn do mechanizacji transportu według następującej klasyfikacji: dźwigniki, ciągniki,

wyciągi, wózki torowe, wózki jezdniowe, suwnice, dźwignice linomostowe, przesuwnice i obrotnice, wywrotnice, żurawie, żurawie suwnicowe oraz wszelkiego rodzaju przenośniki, cięgnowe, bezciągnowe, powietrzne i wodne, przenośniki cięgnowe dalekie.

Praca zawiera bogaty materiał ilustracyjny. Szkoda tylko, że zagadnienie konteneryzacji przewozów zostało potraktowane zbyt marginesowo, pomimo podania na str. 26 bardzo istotnych wniosków co do możliwości osiągnięcia przez zastosowanie konteneryzacji w przeładunkach kolejowych w ciągu roku oszczędności w wysokości 1—2 miliardów zł. Należy żałować, że nie precyzuje się bliżej, w jaki sposób tak ogromną oszczędność można wygospodarować.

Książka została wydana przez Państwowe Wydawnictwo Techniczne. Cena książki w wysokości 53.— zł oraz stosunkowo mały nakład pierwszego wydania w ilości 3160 szt. egzemplarzy ogranicza jej spopularyzowanie. Cennym uzupełnieniem tej pracy powinno być wydanie wystarczającej ilości cenników na poszczególne maszyny i urządzenia. Ułatwiłoby to zainteresowanym ustalenie wielkości nakładów inwestycyjnych na zakup maszyn do mechanizacji transportu oraz opracowanie kosztów mechanizacji.

* *

Praca M. S. Sawostjanowa pt. „Mechanizacja transportu wewnętrznego w zakładach włókienniczych“ obejmuje systemy mechanizacji transportu wewnętrznego w zakładach przemysłu bawełnianego, począwszy od urządzeń najprostszych aż do urządzeń całkowicie zautomatyzowanych, opisane są również konstrukcje torów i mechanizmów dźwigowo-przenośnikowych, ich charakterystyki techniczne oraz systemy blokowania samoczynnego. Oprócz tego podano podstawowe dane do obliczeń.

Książka przeznaczona jest dla projektantów i pracowników technicznych wszystkich gałęzi przemysłu włókienniczego oraz służyć może jako pomoc dla studentów wyższych uczelni i szkół technicznych.

Dla pracowników transportu kolejowego i samochodowego najciekawszy jest rozdział pierwszy, omawiający mechanizację prac przeładunkowych bawełny z wagonów i samochodów. Pozostałe rozdziały dotyczą mechanizacji transportu wewnętrznego bawełny w czasie procesu produkcyjnego.

Praca jest bogato ilustrowana. Książkę wydały PWT — cena 12.80 zł. Z uwagi na branżowy charakter tej pracy zaleca się przede wszystkim do użytku transportowców w przemyśle lekkim.

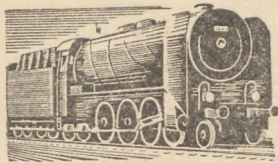
* *

Spopularyzowanie powyższych książek wśród pracowników transportowych przyczyni się niewątpliwie do opanowania i pogłębienia wiadomości z dziedziny mechanizacji transportu. Sprawa zaznajomienia z tymi książkami służb inwestycyjnych w resortach gospodarczych jest również bardzo ważna.

Problemy mechanizacji wylonią się przy opracowaniu nowego Planu 5-letniego. Wykorzystanie podanej literatury powinno przyczynić się do pogłębienia opracowań i prawidłowego ustalenia programu mechanizacji w transporcie.

Recenzję opracował T. Leśniak

Z prasy fachowej



W drugim (lutowym) numerze „Przeglądu Kolejowego Ruchowo - Handlowego” znajdujemy m. in. artykuł inż. St. Michałowicza pt. „Zadania służby ruchu w roku 1955”. W omawianym artykule autor wskazuje na ważniejsze kierunki pracy służby ruchu w roku 1955, a mianowicie:

- podniesienie regularności pociągów pasażerskich i towarowych,
- usprawnienie gospodarki wagonami towarowymi,
- właściwe zestawianie pociągów z najszerzym uwzględnieniem stosowania marszrutyżacji technicznej i nadawczej,
- lepsze wykorzystywanie parowozów i polepszenie operatywności służby dyspozytorskiej,
- wyeliminowanie awarii pociągowych i przy manewrach.

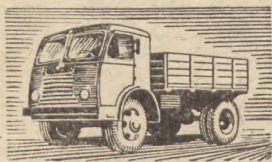
W. Ładoś w tym samym numerze „Przeglądu” w artykule „Wpływ pracowników służby ruchu na oszczędność paliwa parowozów” zwraca szczególną uwagę na wielkie możliwości, jakie tkwią w prowadzeniu ciężkich pociągów, na zmniejszenie wskaźnika zużycia węgla. Również pociągi zmarszrutyżowane oraz pociągi prowadzone operatywnie metodą Kutafina, wykazują znaczną oszczędność pracy rozrządowej oraz zużycia węgla.

W artykule „Procesy technologiczne i ich realizacja” W. Bawółek omawia istotną sprawę organizacji pracy stacji i współpracy z bocznikami kolejowymi w oparciu o opracowane procesy technologiczne.

Bardzo ciekawie opracowanie stanowi artykuł Stanisława Cembrzyńskiego pt. „Praca pociągu zbiorowego na stacji pośredniej”. Autor, kierownik pociągu analizuje dotychczasową pracę pociągu zbiorowego, krytycznie omawiając obowiązujące przepisy ruchowe i premiiowe. M. in. autor wskazuje na wielkie możliwości skrócenia czasu postoju wagonów na stacjach pośrednich przez lepszą organizację ruchu, układanie rozkładu jazdy, stosowanie stałych brygad konduktorskich złożonych z pracowników o wysokich kwalifikacjach zawodowych i moralnych oraz przez powierzenie kierownikowi pociągu organizacji pracy pociągu zbiorowego na stacji pośredniej.

M. Zygfryd omawia urządzenia służące do transportu bliskiego, wystawione na Targach Lipskich w 1954 roku. Wystawione na Targach układarki elektryczne o nośności od 0,6 do 2,5 ton pozwalają na sprawne operacje naładunkowe i wyładunkowe. Układarkawózek o nośności 0,6 tony może służyć do załadunku wagonów krytych.

„Przydział wagonów nadawcom przesyłek” — oto artykuł mgr. F. Swiderskiego, w którym autor omawia w świetle przepisów DKP procedurę przydzielania wagonów nadawcom, sposób zamawiania wagonów i wykonanie tego zamówienia przez kolej, a także mówi o obowiązkach wpływających z zamówienia wagonu dla kolei i nadawcy.



Zagadnienie organizacji transportu samochodowego, a w szczególności tzw. transportu resortowego, staje się coraz częstszym tematem artykułów zamieszczanych w czasopiśmie fachowych. Temat ten omówiony jest w obszernym artykule A.

Rostockiego pt. „Organizacja transportu resortowego”, zamieszczonym w nr 2-im (luty) „Motoryzacji”. Autor przeprowadza tezę współistnienia trzech form organizacyjnych transportu samochodowego: przedsiębiorstw przewozów publicznych, przedsiębiorstw branżowych i taboru własnego, zwracając uwagę na konieczność jak najszybszej i jak największej rozbudowy sieci przedsiębiorstw branżowych. Artykuł ma charakter dyskusyjny i sądzimy, że zapoczątkuje obszerną dyskusję na wzmiankowany temat.

W tymże numerze „Motoryzacji”: J. Jesionowski porusza zagadnienie współzawodnictwa kierowców o stan techniczny pojazdów, bazując na przykładach PTSL i podając system organizacyjny współzawodnictwa stosowany w tym przedsiębiorstwie. Wydaje się, że system ten jest właściwy i powinien być jak najszerzej rozpowszechniony.

Czwarty artykuł z cyklu „Transport samochodowy przy budowie Pałacu Kultury i Nauki im. J. Stalina w Warszawie” w opracowaniu inż. B. Jakubowskiego zawiera charakterystykę pojazdów specjalnych używanych na tej budowie.

Ciekawym artykułem jest podsumowanie dotychczasowego dorobku w zakresie działalności spedycyjnej Państwowej Komunikacji Samochodowej. Artykuł ten zatytułowany „Rozwój spedycji PKS” opracował Ignacy Cieplak, znany autor szeregu publikacji w tym zakresie.

Artykułem, który można określić jako ekonomiczno-techniczny, jest opracowanie Ignacego Szemberga „Podstawowe zasady naprawy samochodów”. Artykuł ten jest opracowany na podstawie wykładu prof. Jęfremowa pod powyższym tytułem, który ukazał się w 1954 roku nakładem „Maszgis” z przeznaczeniem dla pracowników techniczno-inżynierskich zakładów naprawy samochodów.

W numerze ósmym tygodnika „Motor” z br. opublikowano tłumaczenie artykułu J. Gobermana pt. „Przewozy zcentralizowane — poważne rezerwy w pracy transportu samochodowego”, który ukazał się ostatnio w „Prawdzie” nr 29, poruszający organizacyjne zagadnienia transportu samochodowego. W artykule poruszono szereg interesujących problemów, z którymi powinniśmy zapoznać się nasi transportowcy. Autor omawia na czym polega istota zcentralizowanego systemu przewozu i dowodzi, że system ten daje możliwość podniesienia wydajności samochodów 3-4-krotnie i wpływa poważnie na obniżkę kosztów przewozu. W artykule wykazano, że rozproszenie taboru samochodowego po tysiącach małych gospodarstwach jest niedostateczny jeszcze rozwój publicznego taboru samochodowego prowadzi do nieracjonalnej eksploatacji samochodów, a co za tym idzie do nadmiernych kosztów przewozów, które w małych gospodarstwach są prawie dwa i pół raza wyższe, niż w publicznych gospodarstwach samochodowych. Autor stawia również tezę, aby przewozić towar szybko i tanio, przemysł samochodowy powinien w krótkim czasie zorganizować szeroką produkcję samochodów specjalnych, m. in. do przewozu cementu, benzyny, żelazobetonu, metali, samowyladujących przyczep.



W miesięczniku „Technika i Gospodarka Morska” w numerze lutowym z zakresu organizacji pracy floty i portów opublikowane zostały dwa artykuły, na które zwracamy uwagę naszych czytelników.

Mgr Jerzy Orzechowski z Instytutu Morskiego w Gdańsku w artykule „Rozwój rozrachunku gospodarczego w przedsiębiorstwach żegluga pełnomorskiej PMH” porusza dotychczasowy rozwój i stan rozrachunku gospodarczego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej, przedstawiając jednocześnie zasadnicze trudności i niedociągnięcia w realizacji rozrachunku gospodarczego. Autor wysuwa również projekt zmian w stosowanym układzie rozrachunku gospodarczego statku.

Następnym opracowaniem jest artykuł mgr. Witolda Andrzejewicza z Zarządu Portu w Gdyni na temat zagadnień gospodarki składowej w portach morskich. W artykule podano charakterystykę niektórych aktualnych zagadnień gospodarki składowej w portach, jak: przyczyny składowania ładunku w porcie, rodzaje portowych baz składowych, planowanie pracy składów, zależność obsługi statków od odpowiedniego składowania, technologia składowania, a wreszcie współzawodnictwo załóg składowych.