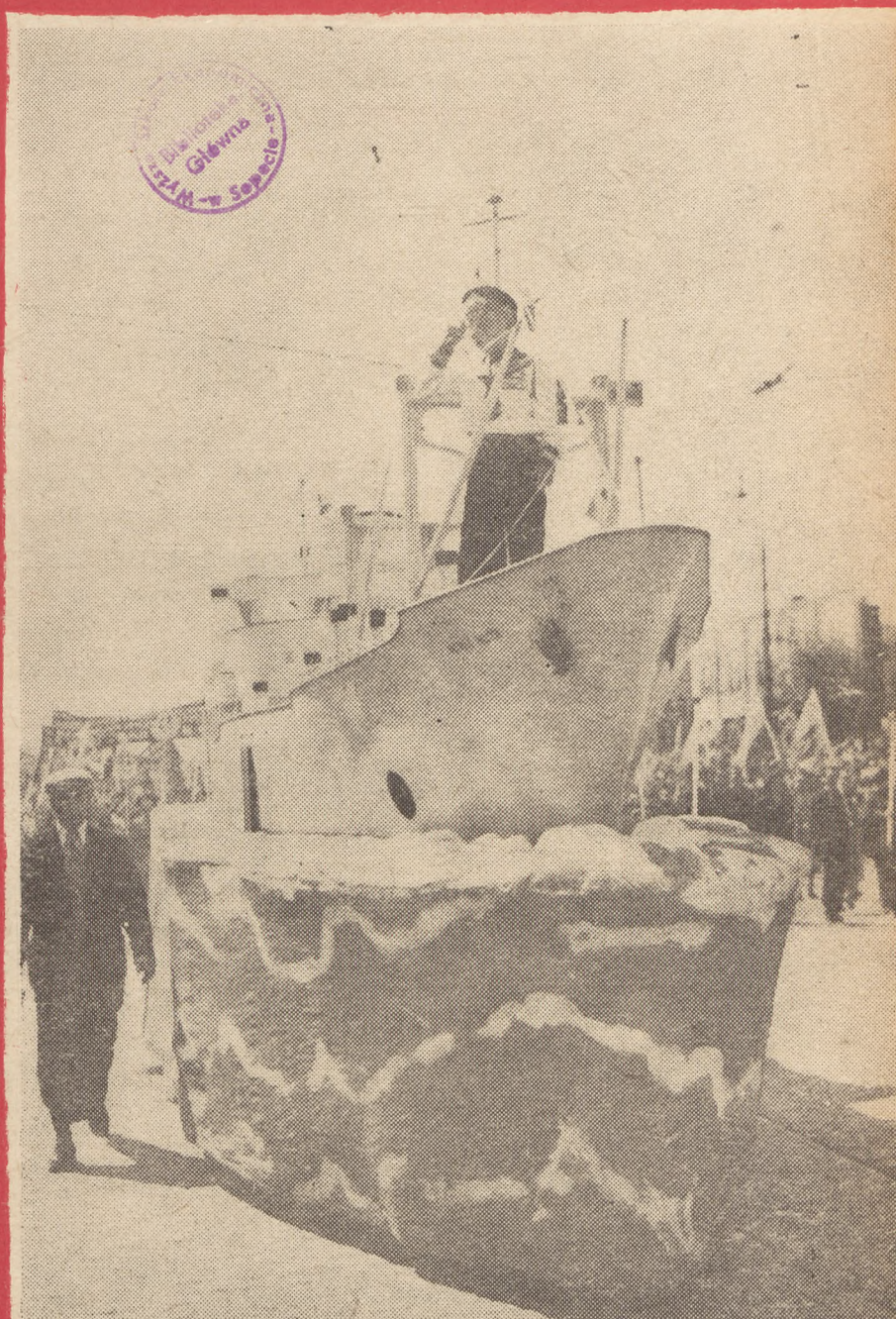


TRANSPORT

**MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY
EKONOMICIE TRANSPORTU**

**ROK VII
WARSZAWA
MAJ
1955**

Nr 5



S P I S T R E Ś C I

	Str.
CZ. GIERALTOWSKI — Transport a dochód narodowy	129
E. SOBOLEWSKI i E. TABACZYŃSKI — Niektóre zagadnienia z zakresu problematyki masowej komunikacji miejskiej	133
K. KOZIARSKI — Nadawcza marszrutyzacja przewozów w transporcie kolejowym	136
IGNACY SZEMBERG — Centralizacja przewozów samochodowych	139
MIKOŁAJ OLEJKO — Plan przewozowy żeglugi na Odrze na rok 1955 — jej możliwości i potrzeby	141
H. MUELLER — Na marginesie dyskusji nad zadaniami i organizacją spedycji krajowej	143
K. K. — Narada w sprawie terenowego planowania przewozów w transporcie drogowym	145

TRANSPORTOWCY PISZA

W. WĘGIELEK — Ważne porozumienie między CRS „Samopomoc Chłopska” i PKS	148
--	-----

DZIAŁ INFORMACYJNY

— Przewóz przesyłek w komunikacji kolejowo-wodnej	149
— O wykupie niektórych pojazdów samochodowych	149
— Zasady i tryb dystrybucji pojazdów samochodowych	150
— Zasady i tryb sporządzania bilansów pojazdów taboru szynowego i pływającego	150
— Tryb postępowania przy wydawaniu i cofaniu pozwoleń kierowcom	151
— Finansowanie kapitalnych remontów pojazdów samochodowych	151
— Zasady używania samochodów osobowych	152
— Reorganizacja organów administracji morskiej	153
— Przejęcie taboru żeglugi śródlądowej na własność państwa	153
— Powołanie morskich komisji dyscyplinarnych	154
— Portowi inspektorzy sanitarni	154
— Przewóz przesyłek pocztowych taborom przedsiębiorstw transportu publicznego	154
— Rozliczanie należności limitowanymi książeczkami czekowymi	154
— Uprawnienie oskarżycielskie jednostek transportu publicznego	155
— Konkurs-ankieta budownictwa przemysłowego w sprawach transportu	155

NOTATKI

C. G. — Ekonomiczna konferencja transportowa w NRD	156
--	-----

KRONIKA

— Jak pracują nasi transportowcy	156
--	-----

CO CZYTAĆ

B. KUCZMIEROWSKI — Recenzja książki pt. „Współpraca portów morskich z transportem lądowym”	
--	--

(III str. okładki)

Z PRASY FACHOWEJ

(IV str. okładki)

Z d j ę c i e na pierwszej stronie okładki przedstawia makietę statku rzeczno-
go. Jest to fragment pochodu 1-Majowego w Warszawie.

Z d j ę c i a na stronie 129 przedstawiają przodowników pracy w transporcie kolejowym. Z lewej strony zdjęcie przedstawia przodującego maszynistę kolejowego, Stefana Czystawę z Piotrkowa Trybunalskiego, który wyróżnił się specjalnie w oszczędzaniu węgla. Wzorując się na doświadczeniach ob. St. Czystawy inni maszyniści uzyskali również poważne oszczędności w wyso-ko gatunkowym węglu. Z prawej strony — Stefan Budek, przodujący manewrowy ze stacji War-
szawa—Wschodnia, który wyróżnia się specjalnie swą pracą przy skracaniu postoju wagonów.

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. 886. B-6-5328



TRANSPORT

MIESIĘCZNIK



Rok VII

Warszawa, maj 1955 r.

Nr 5

CZ. GIERALTOWSKI (Warszawa)

Transport a dochód narodowy

Transport przejawia się w każdej działalności gospodarczej i nie ma dziedziny życia ludzkiego, w której nie odgrywałby istotnej roli. „W każdym procesie produkcji odgrywa wielką rolę przemieszczanie przedmiotu pracy i niezbędne do tego przemieszczenia środki pracy i siła robocza — bawełnę, na przykład, przesuwamy z gremplarni do przędzalni, węgiel wyciąga się z kopalni na powierzchnię. To samo zjawisko, ale tylko w większej skali, występuje przy przejściu produktu gotowego jako towaru z jednego samodzielnego miejsca produkcji do drugiego, oddalonych od siebie w przestrzeni. Poza transportem produktów z jednego miejsca produkcji do drugiego ma miejsce transport wyrobów gotowych ze sfery produkcji do sfery konsumpcji. Produkt tylko wówczas gotowy jest do konsumpcji, kiedy zakończy swoje przemieszczenie“ (K. Marks, Kapitał, t. II, Gospolizdat 1952, str. 146).

W odróżnieniu od produkcji przemysłowej i rolniej w transporcie nie powstaje nowy produkt rzeczowy. Transport dokonuje przemieszczenia ładunków i pasażerów, a rezultatem pracy transportu jest tylko zmiana ich miejsca. W transporcie nie ma produktu oddzielnie istniejącego od samego procesu produkcji. K. Marks pisze: „...istnieją samodzielne gałęzie przemysłu, gdzie produkt procesu produkcji nie jest nowym produktem rzeczowym, towarem. Z tych gałęzi ważny w sensie ekonomicznym jest tylko przemysł komunikacyjny, czy będzie to właściwy przemysł transportu towarów i ludzi czy przemysł służący tylko do przekazywania wiadomości, listów, depesz itp.“ (Tamże, str. 51).

Z uwagi na ten szczególnie charakter produkcji transportu jaka jest jego rola w produkcji materialnej, w dochodzie narodowym społeczeństwa?

Produkcja dóbr materialnych stanowi podstawę istnienia i rozwoju społeczeństwa. Aby żyć, ludzie muszą mieć żywność, odzież, mieszkania i inne dobra materialne. Aby mieć te dobra, ludzie muszą je wytwarzać, muszą pracować.

Całość dóbr materialnych, będących wynikiem twórczej pracy społeczeństwa, nazywamy globalnym produktem społecznym. **Globalny produkt społeczny** wyraża się masą różnorodnych produktów — środków produkcji i przedmiotów spożycia, wytworzonych przez społeczeństwo w ciągu określonego czasu, na przykład w ciągu roku. W tej różnorodnej masie produktów uprzedmiotowiona jest zarówno praca nowowydatkowana w danym okresie, jak również praca ubiegłego okresu, uprzedmiotowiona w środkach produkcji (środkach

i przedmiotach pracy), z którymi rozpoczęto dany okres produkcyjny. Praca ubiegłego okresu produkcyjnego jest przenoszona na produkt danego okresu odpowiednio do tego, jaka część środków produkcji, z którymi rozpoczęto dany okres produkcyjny, zużywa się w tym okresie (zużycie produkcyjne środków i przedmiotów pracy). Tę część globalnego produktu społecznego, która pozostaje po potrąceniu zużytych środków produkcji, będących wytworem pracy ubiegłego okresu, nazywamy dochodem narodowym. **Dochód narodowy** jest ucieleśnieniem nowowydatkowanej w danym okresie pracy żywej.

Globalny produkt społeczny, a również dochód narodowy — zgodnie z marksistowsko-leninowską teorią ekonomiczną — wytwarzany jest w gałęziach produkcji materialnej, pracą bezpośrednich uczestników tej produkcji — robotników, pracowników umysłowych i chłopów.

Ekonomiści burżuazyjni całkowicie zniekształcają treść ekonomiczną pojęcia dochodu narodowego, fałszują dane o jego tworzeniu i podziale. W celu zamaskowania źródeł niezapracowanych dochodów warstw parasożytnych społeczeństwa kapitalistycznego ekonomiści burżuazyjni świadomie tuszują różnicę między pracą w sferze produkcji materialnej, a pracą poza sferą tej produkcji. Przedstawiają oni pracę wyzyskiwanego robotnika i pracę kapitalisty i jego aparatu jako równoznaczną działalność produkcyjną.

Marksizm-leninizm przeciwstawiając się tym szkodliwym poglądom ekonomistów burżuazyjnych uczy, że produkt globalny i dochód narodowy powstają tylko w gałęziach produkcji materialnej. W praktyce gospodarczej Związku Radzieckiego zostały ściśle określone gałęzie produkcji materialnej i wypracowane metody obliczeń globalnego produktu społecznego i dochodu narodowego.

Do gałęzi produkcji materialnej w ustroju socjalistycznym zalicza się: w Związku Radzieckim przemysł, łączność (z zakresu obsługi przedsiębiorstw sfery produkcyjnej), zaopatrzenie materiałowo-techniczne, handel (hurtowy i detaliczny) i żywienie zbiorowe, skup oraz pozostałe gałęzie produkcji materialnej, których produkt ma charakter rzeczowy, reprodukowany w skali masowej i może uczestniczyć w obrocie ekonomicznym kraju (Wiernik Statistiki, Nr 6/54, str. 93).

Wszystkie inne rodzaje działalności społecznej, pomimo, że są one niezbędne dla społeczeństwa, zaliczane

Kolejarze i pracownicy transportu i łączności! Podnieście sprawność transportu kolejowego, samochodowego i lotniczego. Dbajcie o stan powierzonego wam sprzętu i taboru, o oszczędność paliwa, o szybkość i punktualność przewozów. Więcej troski o wzorową obsługę ludności.

(Z haseł 1-Majowych KC PZPR)

są do sfery nieprodukcyjnej. Do tej sfery zaliczane są administracja i obrona państwa, instytucje i organizacje kulturalno-socjalne, finansowe i kredytowe, a nawet **transport pasażerów**.

* * *

Zaliczanie transportu pasażerskiego do sfery nieprodukcyjnej nie jest w Związku Radzieckim zagadnieniem nowym. Już od szeregu lat przy planowaniu i obliczaniu dochodu narodowego ZSRR transport pasażerski nie wchodzi do tych gałęzi gospodarki, które tworzą dochód narodowy (Transportnaja Statistika, Gosstatizdat 1953, str. 9).

Mimo takiego stanowiska, przyjętego w praktyce gospodarczej ZSRR, zagadnienie nieprodukcyjności transportu pasażerskiego budzi wśród wielu ekonomistów radzieckich i polskich liczne zastrzeżenia. Tworzą się wokół tego zagadnienia jakoby dwa obozy. Jedni (W. Sobol, A. Pietrow, A. Palcew) uważają tylko transport ładunków, inni (M. Bor, T. Chaczaturow, B. Minc) cały transport za sferę produkcji materialnej.

Jak wygląda to zagadnienie w dziełach Karola Marksa i jakie na tej podstawie można wysnuć wnioski?

Karol Marks pisze: „Oprócz przemysłu wydobywczego, rolnictwa i przemysłu przetwórczego istnieje jeszcze czwarta gałąź produkcji materialnej, która w swoim rozwoju także przechodzi różne stadia produkcji: rzemieślniczej, manufakturowej i maszynowej. To — **przemysł transportowy**, wszystko jedno, czy przewozi on ludzi, czy towary. Stosunek **pracy produkcyjnej**, tj. robotnika najemnego, do kapitalisty jest tu rzeczywicie taki sam, jak i w innych gałęziach produkcji materialnej. Dalej, tu przedmiot pracy podlega wiadomej zmianie materialnej — w sensie zmiany w **przestrzeni**, zmiany miejsca. Kiedy mowa jest o przewozie ludzi, to ta zmiana miejsca jest tylko **usługą**, wykonywaną dla nich przez przedsiębiorcę” (Teorii priłowocnojsztoimosti, cz. I Gospolitizdat, Moskwa 1954, str. 397).

Przytoczony wyżej cytat, na który powołują się wszyscy ekonomiści, zarówno zaliczający transport pasażerski do sfery produkcji materialnej, jak i do sfery usług, został wyjęty z rozdziału, w którym K. Marks rozpatruje zagadnienie pracy produkcyjnej i nieprodukcyjnej z punktu widzenia kapitału: „stosunek pracy produkcyjnej, tj. robotnika najemnego, do kapitalisty jest tu rzeczywicie taki sam, jak i w innych gałęziach produkcji materialnej”. Mówiąc jednak bliżej o przewozie ludzi K. Marks stwierdza, że jest to tylko usługa. Z punktu widzenia kapitalisty wszelka praca najemna jest produkcyjna, która przynosi zysk kapitałistom. „Śpiewaczka zaangażowana przez przedsiębiorcę, który, żeby zgarnąć pieniądze, każe jej śpiewać — pracownik produkcyjny, gdyż wytwarza kapitał” (Tamże, str. 386).

Lecz K. Marks analizując w „Kapitale” proces pracy i proces pomnażania wartości stwierdził, że „proces pracy trzeba najpierw badać niezależnie od jakiegokolwiek określonej formy społecznej. Praca jest przede wszystkim procesem zachodzącym między człowiekiem a przyrodą, procesem, w którym człowiek poprzez swoją działalność realizuje, reguluje i kontroluje wymianę materii z przyrodą” (Kapitał t. I, str. 188). To sformułowanie Marksa jest węzłowe z punktu widzenia oceny pracy w ogóle, pracy pojętej niezależnie od ustroju społecznego. I dalej K. Marks mówi o efekcie procesu pracy. „Wynikiem procesu jest produkt. Produkt ten jest wartością użytkową, jest materiałem naturalnym, przez zmianę swej formy przystosowanym do ludzkich potrzeb. ...Jeżeli będziemy rozpatrywali cały proces z punktu widzenia jego wyniku, produktu, to zarówno środki pracy jak i przedmiot pracy są środkami produkcji, a sama praca — pracą produkcyjną”. (Tamże, str. 192).

I tylko w świetle w.w. sformułowań Marksa możemy analizować rolę transportu w produkcji materialnej społeczeństwa, w tworzeniu dochodu narodowego.

Marksa mówi, że wynikiem procesu pracy produkcyjnej jest produkt i że produkt ten jest wartością użytkową, jest materiałem naturalnym, przez zmianę swej formy przystosowanym do zaspokajania potrzeb ludzkich. Czy tym warunkom odpowiada przewóz ładunków? Tak.

Produktem pracy transportu ładunków jest produkt materialny przesunięty w przestrzeni. Zmienił się byt przestrzenny produktu materialnego. Przesunięcie produktu materialnego w przestrzeni, zmiana jego miejsca jest przedłużeniem procesu produkcji. Przez zmianę miejsca położenia produktu materialnego staje się możliwe spożycie tego produktu, zaspokojenie potrzeb materialnych człowieka.

Czy tym warunkom odpowiada przewóz ludzi? Nie. Celem pracy transportu pasażerskiego jest zmiana położenia ludzi w przestrzeni. Praca pracowników transportu w tym przypadku nie przesuwają w przestrzeni produktu materialnego, tak jak przy przewozie ładunków, ale tylko samego człowieka. Pracą pracowników transportu jest w tym przypadku tylko usługa w stosunku do człowieka, a nie jest przedłużeniem procesu produkcji produktu materialnego, przystosowanego do zaspokajania potrzeb ludzkich.

Przedmiotem pracy w transporcie nie jest przestrzeń, ale ładunek lub pasażer. Sam proces produkcyjny i cel produkcji transportu polega na tym, że ładunek lub pasażer, jako przedmioty pracy, zostają przemieszczone w przestrzeni. Wyrazem tego są ogólnie przyjęte podstawowe mierniki pracy transportu: tona- i pasażerokm.

Ułatwiają zrozumienie tych zagadnień przekonywujące stwierdzenia Marksa przy okazji oceny poglądów A. Smitha. „Cały świat „towarów” może być rozdzielony na dwie duże części (mowa o warunkach kapitalistycznych, ale nie z punktu widzenia kapitalisty — C.G.). Po pierwsze, siła robocza; po drugie towary, różniące się od samej siły roboczej. Kupowanie takich usług, które wyrażają się w przeszkoleniu siły roboczej, które podtrzymują ją, zmieniają itd., słowem, dają jej specjalność lub tylko służą jej zachowaniu, a więc na przykład usług nauczyciela w szkole, o ile on jest „przemysłowo konieczny” lub pożyteczny, usług lekarza, o ile on podtrzymuje zdrowie, tj. chroni źródło wszystkich wartości — samą siłę roboczą — wszystko to jest kupowaniem takich usług, które dają w zamian „przydatny do sprzedaży towar itd.”, a właśnie samą siłę roboczą; usługi te wchodzi do kosztów produkcji lub reprodukcji siły roboczej”. (Teorii priłowocnojsztoimosti, Cz. I, str. 137). I dalej „pracą produkcyjną jest praca, wytwarzająca towary, a pracą nieprodukcyjną — praca wykonująca usługi osobiste. Pierwszy rodzaj pracy przedstawiony jest w pewnej przydatnej do sprzedaży rzeczy; drugi rodzaj pracy winien być spożyty w czasie jej wykonywania. Pierwszy rodzaj pracy obejmuje wszystkie istniejące w postaci rzeczowej bogactwa materialne i intelektualne — mięso tak samo jak i książki; drugi obejmuje wszystkie rodzaje pracy, które zaspokajają jakąkolwiek wyobraźną lub rzeczywistą potrzebę jednostki lub nawet narzucane są jednostce przeciw jej woli”. (Tamże, str. 143).

Praca pracowników transportu ładunków materializuje się „w pewnej przydatnej do sprzedaży rzeczy”; w produkcie materialnym przesuniętym w przestrzeni, i w zmianie miejsca położenia tego produktu. Celowa działalność transportowa, zmieniająca położenie produktów materialnych, dostarczająca produkty materialne do miejsc spożycia produkcyjnego czy konsumpcyjnego, zwiększa bogactwo materialne społeczeństwa. Praca tych pracowników transportu, jak każda inna praca w produkcji materialnej, może być zakumulowana; akumulacja tej pracy realizuje się w akumulacji produktów materialnych, przewiezionych do miejsc spożycia.

Praca pracowników transportu pasażerskiego jest tylko usługą osobistą w stosunku do człowieka, stwarza człowiekowi warunki do regeneracji jego siły roboczej (np. dojazd na wczasy) lub umożliwia przystąpienie do pracy (dojazd do pracy). Praca pracowników transportu pasażerskiego jest spożywana w czasie jej wykonywania, nie materializuje się w żadnym produkcie materialnym, nie może więc być akumulowana, nie powiększa bogactwa materialnego społeczeństwa.

Toteż K. Marks nazywa wyraźnie przewóz ludzi tylko „usługą, wykonywaną dla nich przez przedsiębiorcę”. W stosunku do przedsiębiorcy kapitalistycznego praca pracowników transportu pasażerskiego jest pracą produkcyjną, gdyż przynosi mu zysk. Ze społecznego jednak punktu widzenia praca pracowników transportu

pasażerskiego jest pracą nieprodukcyjną. Nie oznacza to oczywiście, że praca ta jest niepotrzebna dla społeczeństwa. Usługi przewozowe są potrzebne człowiekowi tak jak usługi lekarza, nauczyciela, pracowników kin i teatrów itp. Aby jednak te usługi mogły być wykonywane, musi najpierw zaistnieć produkcja wagonów i samochodów osobowych, lekarstw i narzędzi lekarskich, szkół i podręczników szkolnych, kin, teatrów i ich urządzeń. Wytwarzanie produktów materialnych jest pierwotne, podstawowe dla społeczeństwa, poprzez produkcję dóbr materialnych człowiek osiąga zaspokojenie swych potrzeb, czy to w formie bezpośredniej konsumpcji produktów materialnych (chleb, odzież), czy to w formie konsumpcji pod postacią różnych usług (możliwych tylko w oparciu o produkcję materialną).

Niektórzy ekonomiści, powołując się na Marksa, który skrytykował Smitha za jego szkodliwe pojmowanie materializacji pracy twierdzą, że pracą produkcyjną jest nie tylko to, co materializuje się w produkcie rzeczowym, ale i przewóz ludzi. K. Marks mówiąc o tym, wydaje się, miał na myśli tylko przewóz ładunków. „Jest i taka gałąź pracy przemysłowej, gdzie celem pracy nie jest w ogóle zmiana formy rzeczy, ale tylko zmiana jej położenia w przestrzeni. Na przykład, jeśli towar dostarcza się z Chin do Anglii itd., to na samej rzeczy nikt nie zauważy żadnych śladów pracy, zużytej na przewóz...” (Teorii прибавочной стоимости, Cz. I, str. 141/2).

Z powyższych rozważań wynika jasno — wydaje mi się — rola transportu w produkcji materialnej społeczeństwa, w wytwarzaniu produktu globalnego i dochodu narodowego.

Transport ładunków jest sferą produkcji materialnej; praca pracowników transportu ładunków jest pracą produkcyjną. Poprzez oddziaływanie na produkt materialny w celu zmiany jego miejsca położenia praca tych pracowników dodaje wartości przewożonym ładunkom, materializuje się w przesuniętych w przestrzeni produkcie materialnym. Praca pracowników transportu ładunków tworzy dochód narodowy.

Transport pasażerów jest sferą usług; praca pracowników transportu pasażerskiego nie jest pracą produkcyjną. Przewóz ludzi jest usługą w stosunku do człowieka, nie materializuje się w produkcie materialnym. Praca pracowników transportu pasażerskiego nie tworzy nowej wartości, a więc nie uczestniczy w tworzeniu dochodu narodowego. Przeciwnie, na utrzymanie transportu pasażerskiego idzie część dochodu narodowego, wytworzonego w produkcji materialnej.

* * *

Transport przejawia się w każdej dziedzinie produkcji społecznej. Jest on niezbędnym elementem procesu produkcji w zakładzie przemysłowym, na placu budowy, w gospodarstwie rolnym. Przenośniki, żurawie i inne urządzenia podnośne, kolejki i inne środki transportu wewnątrzzakładowego są podstawowym ogniwem, łączącym w jedną całość proces produkcji całego zakładu. Ale ważny jest nie tylko transport wewnątrzzakładowy. Zakład przemysłowy, plac budowy czy gospodarstwo rolne wymaga zewnętrznych połączeń transportowych. Trzeba dowieźć surowce, wywieźć wyroby gotowe, dostarczyć je do miejsc dalszej produkcji czy miejsc spożycia. Te niezbędne funkcje przewozowe spełnia głównie transport kolejowy, samochodowy i wodny.

Pojęciem transportu, jako odrębnej gałęzi produkcji materialnej obejmujemy nie transport w ogóle, ale transport jako wyodrębniony organizacyjnie dział działalności gospodarczej, transport użyteczności publicznej. Tym samym wszystkie rodzaje transportu, istniejące w postaci wydziałów transportowych w zakładach przemysłowych, w przedsiębiorstwach budowlanych itp. — o ile nie są one wyodrębnione na pełny rozrachunek gospodarczy — nie mogą być zaliczane do transportu, jako odrębnej gałęzi produkcji materialnej. Wszystkie rodzaje niewyodrębnionego transportu wewnątrzzakładowego, transport samochodowy i konny, nie zorganizowane w odrębne jednostki gospodarcze, są częścią składową przedsiębiorstw, w których takie rodzaje transportu istnieją.

Podstawą podziału między transportem, jako odrębną gałęzią produkcji materialnej, a transportem niezorganizowanym są stosunki formalno-prawne i finansowe. Praca transportu niewyodrębnionego nie uzewnętrznia się, z punktu widzenia księgowości i finansów przedsiębiorstwa (np. przemysłowego), w odrębnie istniejących dochodach, jako ekwiwalencie za jego produkcję. Nie ma rozliczeń pomiędzy tym transportem, a innymi komórkami tego samego przedsiębiorstwa lub samym przedsiębiorstwem w drodze „kupna-sprzedaży”. Jedynie w drodze wewnętrznych rozliczeń kosztowych koszt pracy tego transportu obciąża koszty produkcji przedsiębiorstwa.

Transport niewyodrębniony nie wykazuje finansowo na zewnątrz oddzielnie istniejącej produkcji; jego praca jest jednym z elementów składowych produkcji globalnej przedsiębiorstwa (np. przemysłowego) jako całości.

Z powyższych względów w strukturze branżowej produktu globalnego i dochodu narodowego w dziale transport jest ujmowany jedynie transport wyodrębniony zwany ogólnie transportem publicznym.

W Polsce do transportu publicznego, jako odrębnej gałęzi produkcji materialnej winniśmy zatem zaliczać z transportu uspołecznionego: przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe, przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej, przedsiębiorstwo PŁL „Lot”, przedsiębiorstwa Żeglugi Śródlądowej, przedsiębiorstwa Żeglugi Morskiej i Przybrzeżnej, branżowe przedsiębiorstwa transportu drogowego oraz transport prywatny samochodowy i konny.

Wyżej wymienione przedsiębiorstwa mają w zasadzie charakter przewozowy. Oprócz nich do działu transportu winny być zaliczane przedsiębiorstwa przeładunkowe i spedycyjne. Działalność ich jest niezbędna w procesie transportowym i spełniają one w stosunku do ładunku podobną rolę, jak przedsiębiorstwa przewozowe. Do takich przedsiębiorstw należą: Zarządy Portów, Kolejowe Przedsiębiorstwo Robót Ładunkowych, C. Hartwig, Agencje Morskie i Polfracht.

Mówiąc o transporcie, jako o odrębnej gałęzi produkcji materialnej należy jeszcze omówić zagadnienie publicznych dróg kołowych i wodnych śródlądowych, jako nieodłącznych elementów środków pracy i procesu przewozowego transportu samochodowego, konnego i wodnego śródlądowego. W tych rodzajach transportu drogi są oddzielone organizacyjnie od przedsiębiorstw przewozowych. Koszt utrzymania dróg kołowych i wodnych nie jest składnikiem kosztów produkcji korzystającego z nich transportu, a więc tym samym nie wchodzi do wartości produkcji tego transportu.

Utrzymanie dróg kołowych i wodnych finansowane jest ze środków budżetowych; własne dochody dróg są znikome w porównaniu z kosztami utrzymania. Rejony Eksploatacji Dróg Publicznych (kołowych) i Rejony Dróg Wodnych są prowadzone wg zasad rozrachunku gospodarczego. Wartością ich produkcji są koszty utrzymania dróg.

Jak należy ocenić rolę dróg w produkcji materialnej? Drogi są nieodzownym elementem środków pracy transportu drogowego i wodnego. Podobnie jak to ma miejsce w transporcie kolejowym zużycie dróg ma podwójny charakter ekonomiczny: spożycie produkcyjne — zużywanie dróg przez transport przewożący ładunki i spożycie konsumpcyjne — zużywanie dróg przez transport pasażerski. W związku z tym w części utrzymanie dróg winno być zaliczone do produkcji materialnej, tworzącej dochód narodowy. Oczywiście może być tu tylko mowa o drogach kołowych, gdyż w drogach wodnych, o ile są nawet dokonane jakieś inwestycje, to z reguły mają one charakter pozatransportowy (inwestycje o charakterze energetycznym, przeciwpowodziowym, gospodarki wodnej dla miast itp.).

Sprawa wyodrębnienia części produkcyjnej dróg kołowych nie jest stosunkowo łatwa. Po drogach jeżdżą samochody ciężarowe i osobowe, autobusy, motocykle, różne pojazdy konne. Wydaje się za najsluszniejsze przyjęcie kryterium umownego, a mianowicie stosunku samochodów ciężarowych do ogółu drogowych pojazdów mechanicznych.

W ten sposób zostały wymienione wszystkie organizacje transportowe, które wchodzą do transportu, jako oddzielnej gałęzi produkcji materialnej. Produkcja tych organizacji, w części dotyczącej transportu ładunków tworzy dochód narodowy.

* * *

Dochód narodowy może być obliczany dwiema metodami: albo jako suma produkcji czystej poszczególnych gałęzi gospodarki narodowej (tzw. metoda produkcyjna), albo jako suma płac i innych wypłat typu płac zarobkowych oraz czystego dochodu (akumulacji) tych gałęzi (tzw. osobowa).

Zastosowanie posiada głównie metoda produkcyjna, gdyż przy zastosowaniu tej metody obliczania produkcja czysta zostaje związana bezpośrednio z produkcją globalną, wskaźnikiem ogólnie przyjętym w planowaniu i w statystyce. Przyjmując za punkt wyjścia produkcję globalną potraca się z niej tę część, która odtwarza poprzednio zmateralizowaną pracę (tzw. **koszty materialne**); pozostała różnica stanowi **produkcję czystą**.

Produktem pracy transportu jest zasadniczo przewiezienie lub przeładunek ładunków, a zatem wielkość produkcji przedsiębiorstw transportowych charakteryzuje się ilością wykonanych tonokm, przeładowanych ton. Jednak powyższe wskaźniki naturalne nie mają praktycznego zastosowania przy ocenie produkcji całości transportu; wskaźniki naturalne nie mogą być sumowane z sobą. Dla obliczeń więc produkcji całego transportu musimy się posługiwać wskaźnikami wartościowymi.

Produkcja globalna transportu, wyrażoną w formie wartościowej są dochody przedsiębiorstw z tytułu przewozu ładunków, przeładunków i spedycji. W transporcie nie istnieją (w sensie ewidencyjnym) pojęcia produkcji gotowej, a nie sprzedanej i produkcji niezakończonych i dlatego produkcja globalna równa się dochodom (sprzedaży).

Oprócz dochodów o charakterze czysto transportowym (przewozy, przeładunki, spedycja) przedsiębiorstwa transportowe posiadają jeszcze dochody z tzw. produkcji pomocniczej np. z produkcji warsztatów naprawczych realizowanej na zewnątrz i z działalności handlowej (sprzedaż materiałów). Z uwagi na to, że organizacyjnie te działalności uboczne są związane nieodłącznie z przedsiębiorstwami transportowymi, dochody z ich tytułu winny być włączane do produkcji globalnej transportu.

Produkcję globalną jednego z rodzajów transportu lub całości transportu oblicza się metodą zakładową, to znaczy, że produkcja globalna jednego z rodzajów lub całości transportu równa się sumie produkcji globalnych poszczególnych przedsiębiorstw (lub innych organizacji, ale prowadzonych wg. pełnego wewnętrznego rozrachunku gospodarczego). Jednostka na niepełnym rozrachunku gospodarczym nie posiada oddzielnie ewidencjonowanej produkcji globalnej.

W procesie produkcji transportowej następuje zużycie środków transportowych, urządzeń przeładunkowych, paliwa i innych produktów materialnych, w których jest uprzedmiotowiona praca innych gałęzi produkcji materialnej. Dlatego dla otrzymania produkcji czystej, jako wartości nowowytworzonej w transporcie odejmuje się z produkcji globalnej wartość pracy uprzedmiotowionej czyli tak zwane koszty materialne.

W transporcie występują z reguły następujące koszty materialne:

1. odpisy amortyzacyjne, jako odpowiednik zużycia w procesie produkcji środków trwałych (taboru, budowli drogowych, budynków itp.).
2. paliwo, części zapasowe i inne materiały oraz energia (elektryczność, gaz, para), używane w procesie produkcji.
3. inne koszty materialne jak: a) koszty remontów bieżących i średnich taboru i innych środków trwałych, wykonywanych sposobem zleconym, b) koszty obróbki obcej, c) koszty transportu obcego, d) koszty przeładunków obcych, e) koszty z tytułu czynszów dzierżawnych za tabor, magazyny i inne urządzenia

produkcyjne, f) inne koszty o charakterze materialnym.

Odpisy amortyzacyjne środków trwałych, zużycie materiałów i energii mają charakter kosztów typowo materialnych. Mówiąc o zużyciu materiałów (energii) trzeba mieć na uwadze, że z punktu widzenia metody obliczeń produkcji czystej do kosztów materialnych winno być zaliczane zużycie materiałów (energii), **na-bytych** z zewnątrz, z poza danej jednostki na pełnym rozrachunku gospodarczym. Poza tym do kosztów materialnych zalicza się tylko spożycie produkcyjne materiałów, a zatem nie są kosztami materialnymi produkcji świadczenia w naturze na rzecz pracowników, jak umundurowanie (oprócz odzieży ochronnej i roboczej), węgiel deputatowy, wyżywienie załóg na statkach itp. Świadczenia w naturze mają charakter płac i stanowią element produkcji czystej.

Przedsiębiorstwo transportowe zużywa w procesie produkcji oprócz materiałów i energii, wytwory pracy innych przedsiębiorstw produkcji materialnej w pewnej swoistej formie, w formie tzw. usług obcych. Dokonywanie remontów bieżących i średnich taboru i urządzeń, obróbki materiałów i półfabrykatów poza danym przedsiębiorstwem transportowym, korzystanie z pracy innych organizacji przewozowych i przeładunkowych, korzystanie z obcych magazynów i innych urządzeń produkcyjnych itp. powoduje powstawanie z tego tytułu w przedsiębiorstwach transportowych kosztów o charakterze materialnym. Zużywanie w produkcji transportowej powyższych usług materialnych jest kosztem materialnym produkcji globalnej transportu.

Po odjęciu z wartości produkcji globalnej powyższych kosztów materialnych otrzymujemy produkcję czystą, jako wytwór pracy wyłącznie danego przedsiębiorstwa transportowego.

Produkcja czysta transportu, tak jak i dochód narodowy w ogóle, składa się z produktu dla siebie, pobieranego przez pracowników transportu w formie płac i z produktu dla społeczeństwa, odprowadzanego do budżetu państwa jako czysty dochód społeczeństwa socjalistycznego. Powyższy podział ma charakter czysto ekonomiczny. W praktyce z punktu widzenia rachunku kosztów własnych występuje inny podział, a mianowicie na składniki produkcji czystej, będące kosztami produkcji przedsiębiorstw transportowych i na składniki produkcji czystej wyrażające czysty dochód przedsiębiorstw.

Do pierwszej grupy składników produkcji czystej, stanowiących koszty przedsiębiorstw transportowych, zalicza się: a) płace pracowników fizycznych i umysłowych, b) diety delegowanych, c) świadczenia socjalne, d) nagrody, e) składki ubezpieczeń społecznych, f) podatki komunalne, opłaty sądowe i arbitrażowe, składki ubezpieczeń rzeczowych, g) subsydia wypłacane organizacjom, zaliczanym do sfery usług, np. Dom Marynarza.

Płace, diety, świadczenia socjalne i nagrody wyrażają tę część dochodu narodowego, którą bezpośrednio otrzymują uczestnicy produkcji materialnej (produkt dla siebie).

Składki ubezpieczeń społecznych, podatki itp. są częścią składową produktu dla społeczeństwa, wyrażają część wytworzonego dochodu narodowego przeznaczoną na cele ogólnospołeczne.

Druga grupa składników produkcji czystej, to już czysty dochód (zwany potocznie akumulacją przedsiębiorstw). Jest to różnica pomiędzy wartością produkcji globalnej, a kosztami jej wytworzenia w danym przedsiębiorstwie. Na to składa się podatek od operacji nietowarowych (wzgl. obrotowy) i zysk przedsiębiorstwa. Podatek od operacji nietowarowych i zysk to również czysty dochód społeczeństwa socjalistycznego.

Przykładowo powyższe rozważania można przedstawić w następujący sposób, np. w przedsiębiorstwie transportowym dochody z tytułu przewozu ładunków wynoszą 100 jednostek; koszt uzyskania tych dochodów, a więc koszt własny produkcji, wynosi — 87, z tego: koszty materialne — 35, wynagrodzenia bezpośrednie uczestników produkcji — 40, składki ubezpieczeń społecznych, podatki komunalne, ubezpieczenia rzeczowe

we itp. — 12; oraz podatek od operacji nietowarowych — 10 i zysk — 3 jednostki. Produkcja czysta w tym przypadku wyniesie:

produkcja globalna	100
mniej koszty materialne	35
produkcja czysta	65

Z produkcji czystej przypada na: produkt dla siebie — bezpośrednie wynagrodzenie pracowników transportu 40, produkt dla społeczeństwa 25, z tego do kosztów produkcji transportu wchodzi 12, a reszta (13) jest czystym dochodem (tzw. akumulacją) przedsiębiorstw transportowych.

* * *

Warunkiem rozwoju gospodarki socjalistycznej i wzrostu dobrobytu społeczeństwa jest stały wzrost dochodu narodowego. W transporcie wzrost dochodu narodowego przejawia się z jednej strony przez wzrost produkcji transportu zgodnie z potrzebami rozwijającej się gospodarki narodowej z drugiej zaś przez obniżkę kosztów własnych produkcji.

Lepsze wykorzystanie taboru i urządzeń, zmniejszenie zużycia materiałowego, wzrost wydajności pracy na jednostkę produkcji transportowej, m.p. na 1 tonokm, automatycznie rzutują na wzrost produkcji czystej transportu. Zmniejszenie udziału kosztów materialnych wpływa bezpośrednio na wzrost produkcji czystej w ogóle, a wzrost wydajności pracy wpływa również na wzrost tej części produkcji czystej, która jest realizowana bezpośrednio na rzecz pracowników transportu w formie płac.

Produkcja transportu, polegająca na przemieszczaniu dóbr materialnych w przestrzeni, nie wyraża się w oddzielnie istniejącym, nowym produkcie materialnym. Z uwagi na tę szczególną cechę produkcji transportowej działalność wszystkich organizacji gospodarczych winna iść w kierunku zmniejszania potrzeb transportowych kraju, a tym samym zmniejszania udziału pracy transportu w produkcji materialnej społeczeństwa. Właściwa lokalizacja nowych zakładów przemysłowych

i rejonizacja produkcji rolnej winny zbliżać miejsca produkcji do miejsc konsumpcji, prawidłowa dystrybucja produkcji przemysłowej i rolnej winna eliminować zupełnie wszelkie przejawy nieracjonalności przewozów. W warunkach ustroju socjalistycznego jest to całkowicie możliwe i przez to mogą się zmniejszyć koszty obrotu w produkcji materialnej społeczeństwa.

W Polsce udział transportu publicznego w tworzeniu dochodu narodowego, liczony w cenach bieżących, jest niewielki i wynosi ok. 2%. W cenach niezmiennych udział ten jest dużo wyższy i wynosi ok. 5%. Tak poważna różnica wynika z samej metody obliczeń produkcji czystej w gospodarce narodowej, polegającej na tym, że z globalnych wpływów za produkcję w cenach bieżących odlicza się sumę kosztów materialnych. Wartość dochodu narodowego, realizowanego w danej gałęzi produkcji materialnej zależy zatem od polityki państwa w zakresie cen tak na środki produkcji, jak i na produkcję tych gałęzi.

W transporcie ładunków z uwagi na to, że w głównej masie produkcja transportu realizowana jest w ramach gospodarki uspołecznionej, taryfy przewozowe i przeładunkowe są ustalane w zasadzie na bazie kosztów własnych produkcji przedsiębiorstw transportowych, podczas gdy ceny np. w przemyśle lekkim są ustalane z dość znaczną akumulacją (wysoki podatek obrotowy). W wyniku tego udział realizowanej w cenach bieżących produkcji czystej transportu w dochodzie narodowym kraju jest nieznaczny i dla bliżej nie zaznajomionego ze sprawami związanymi z ustalaniem cen i taryf może się wydawać, że praca pracowników transportu jest mało wydajna, a transport jako taki jest bez znaczenia dla dochodu narodowego.

Dla prawidłowości oceny udziału poszczególnych gałęzi gospodarki narodowej w tworzeniu dochodu narodowego posłużą nam przyszłe ceny porównywalne (od r. 1956), oparte na kosztach własnych produkcji. Dopiero w oparciu o przyszłe ceny porównywalne wyliczona produkcja czysta poszczególnych gałęzi gospodarki narodowej i dochód narodowy całego kraju pozwolą na wyciągnięcie właściwych wniosków odnośnie udziału transportu w dochodzie narodowym.

E. SOBOLEWSKI i E. TABACZYŃSKI (Warszawa)

Niektóre zagadnienia z zakresu problematyki masowej komunikacji miejskiej (II)

Obok omawianych czynników¹⁾ podstawowe znaczenie dla problematyki masowej komunikacji miejskiej posiadają także przesłanki demograficzne. Miasto o małej ilości mieszkańców nie może być źródłem dużych potoków podróży, uzasadniających założenie linii komunikacji masowej. Ogólnie przyjmuje się²⁾, że miasta mające około 50 tys. mieszkańców powinny już posiadać linie autobusowe lub trolleybusowe, zaś miasta o zaludnieniu ponad 100 tys. linie tramwajowe.

Obok ogólnej liczby ludności ważną również rzeczą jest struktura ludności. Interesuje nas ile jest w mieście osób udających się codziennie do pracy środkami komunikacji masowej (robotnicy, urzędnicy, obsługa sklepów itp.), jaka jest ilość uczniów i studentów, jaka ilość osób dojeżdża średnio do pracy w mieście z poza miasta. Każda z tych grup posiada właściwe dla siebie godziny podróży w mieście. Znajomość tych grup ludności ułatwi dostosowanie do ich potrzeb linii i środków komunikacyjnych.

Dokonanie wyboru środka komunikacyjnego dla zaspokojenia potrzeb danego miasta, lub potrzeb dzielnic w danym mieście, lub potrzeb związanych z prze-

jazdami między określonymi grupami dzielnic miasta, lub wreszcie z potrzebami tylko danej grupy dzielnic miasta — jest zadaniem wymagającym oparcia się na możliwie dokładnych podstawach, określających zarówno wielkości i kierunki przewozów jak również warunki techniczne prowadzenia tras oraz charakterystykę wydajności usług taboru.

Analizując cechy pojazdów obsługujących masowy ruch miejski należy podkreślić, że najbardziej istotną ich cechą jest pojemność, t. zn. suma ilości miejsc siedzących i stojących oferowana przez dany pojazd. Ilość miejsc stojących jest iloczynem powierzchni wolnej do stania przez przyjętą normę osób stojących na jednostkę powierzchni np.: 4 osoby na 1 m².

Porównawcze zestawienie pojemności miejskich środków lokomocji przedstawia się następująco w osobach:

— taksówka, bez kierowcy	3, 4
— autobus, trolleybus,	
w zależności od typu	50, 70, 100, 120
— tramwaj	
bez przyczepki	100
z przyczepką	180—200
— pociąg elektryczny kolei	
podmiejskiej (6—9 wagonów)	1000—1500
— metra (4—10 wagonów)	700—1800

1) Patrz Nr 4/55 „Transport“ str. 105.

2) Por. W. G. Dawidowicz, Planowanie miast, Warszawa 1951 str. 256.

Drugą istotną cechą środków obsługujących masowy ruch miejski jest zdolność przewozowa t. j. ilość miejsc oferowanych przez pojazdy w jednostce czasu np. w 1 godzinie. Otrzymujemy ją jako iloczyn pojemności pojazdów przez ich częstotliwość. Częstotliwość ruchu czyli odstęp w czasie pomiędzy kolejnymi pojazdami poruszającymi się po tej samej drodze i w tym samym kierunku zależy od właściwości technicznych pojazdu, decydujących o jego szybkości, przyspieszeniu i hamowaniu, od czasu postoju pojazdu na przystankach oraz od charakteru technicznego drogi i rodzaju urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

Częstotliwość ruchu dla różnych pojazdów masowej komunikacji miejskiej przedstawia się następująco:³⁾

Wyszczególnienie	Minimalny odstęp w czasie w sekundach	Maksymalna ilość kolejnych przejazdów w ciągu 1 godziny
taksówka	5	720
autobus, trolleybus	60	60
tramwaj:		
— bez przyczepki	50	72
z przyczepką	60	60
pociąg elektr. podmiejski	150	24
metro	105—120	34—30

Zdolność przewozowa różnych środków lokomocji osiąga następujące wielkości:

Wyszczególnienie	Maksymalna zdolność przewozowa w osobach/godz.	W %
taksówka	2 800	100
autobus, trolleybus	7 200	257
tramwaj:		
— bez przyczepki	7 200	257
— z przyczepką	12 000	428
pociąg elektr. podmiejski	36 000	1 285
metro	61 200	2 185

Pełną charakterystykę jednak omawianych pojazdów określa t. zw. wydajność przewozowa, tj. iloczyn zdolności przewozowej przez szybkość handlową poszczególnych pojazdów. Wydajność przewozową mierzymy więc w pasażerokilometrach na godzinę. Wprowadzenie tego pojęcia umożliwia porównywanie pracy przewozowej różnych środków komunikacji miejskiej.

Poniżej podano zestawienie porównawcze orientacyjnych szybkości handlowych i wydajności przewozowych dla poszczególnych środków masowej komunikacji miejskiej:

Wyszczególnienie	Szybkość handl. w km/godz.	Wydajność przewozowa w pas. km/godz.	W %
taksówka	25	70 000	100
autobus, trolleybus	18	130 000	186
tramwaj:			
— bez przyczepki	16	115 000	165
— z przyczepką	16	192 000	274
pociąg elektr. podmiejski	35	1 260 000	1 800
metro	35	2 142 000	3 060

Wzajemne powiązanie i ocenę cech techniczno-gospodarczych środków masowej komunikacji miejskiej umożliwia następujące zestawienie:

Nazwa cechy	Pojemność	Częstotliwość	Zdolność przewozowa	Szybkość	Wydajność przewozowa
oznaczenie cechy	p	c	z	s	w
sposób ustalenia cechy	wynika z konstrukcji pojazdu	wynika z konstr. pojazdu, charakteru trasy i rodzaju urządzeń zabezp. ruchu	p.c	wynika z konstrukcji pojazdu i trasy	p.c.s
co umożliwia cecha	wstępny wybór typu pojazdu	opracowanie rozkładu jazdy	określenie wielkości usługi bez czynnika czasu	opracowanie rozkładu jazdy	określenie pracy przewozowej — ostat. wybór środków komunikacyjnych

Spośród wszystkich środków komunikacji miejskiej jakie obsłużyć mogą ruch pasażerski pomiędzy dwoma punktami miasta do najdroższych, jeśli chodzi o koszty inwestycyjne, należą środki komunikacji szynowej (pociąg elektryczny, tramwaj), wymagające oprócz taboru — budowy torów i urządzeń towarzyszących. Najtańszym środkiem jest autobus, z którym są związane małe koszty towarzyszące (o ile pominiemy koszt budowy ulic).

Koszty eksploatacji natomiast pozostają w odwrotnym stosunku, co ilustruje następujące zestawienie:

Wyszczególnienie	Koszt własny 1 pas./km w % ⁴⁾
tramwaj z przyczepką	100
pociąg elektr.	150
autobus	160
taksówka	450
przejazd motocyklem	360
przejazd rowerem	70

Uwzględniając łącznie koszty inwestycyjne i eksploatacyjne stwierdzić można, że autobus tańszy jest od tramwaju tylko wtedy, gdy natężenie ruchu w godzinie szczytowej nie przekracza 2000 osób. Powyżej tej granicy pierwszeństwo ma już eksploatacja tramwajów. Stosunek ulega zmianie, gdy w eksploatacji używane są autobusy o pojemności ok. 100 osób. W tym przypadku autobusy mogą być tańsze od tramwajów.

Porównanie kosztów powinno być przeprowadzane ostrożnie z uwzględnieniem konkretnych warunków w poszczególnych miastach. Wzajemny stosunek koszt-

³⁾ Por. Dawidowicz, j. w. str. 253.

⁴⁾ Pirath, j. w. str. 238.

tów paliwa płynnego i energii elektrycznej oraz poziom płac wpływają znacznie na ustalenie ekonomicznej granicy używalności poszczególnych środków lokomocji miejskiej.

Dotąd omówiono pokrótce ogólne założenia urbanistyczne i demograficzne planowania komunikacji miejskiej oraz charakterystykę techniczno-ekonomiczną stosowanych w tej komunikacji pojazdów. Celem tych rozważań było podkreślenie ważności znaczenia, jakie posiadają plany budowy i rozwoju miast dla prawidłowego rozwiązania zagadnień masowej komunikacji miejskiej oraz zorientowania się w rodzajach pojazdów. Z kolei poruszyć należy dalsze pojęcia, jakie powinny być uwzględniane, aby prawidłowo dostosować linie i środki komunikacji miejskiej do potrzeb przewozowych miasta.

Wszelkie ruchy mieszkańców po mieście odbywają się bądź pieszo, bądź przy pomocy indywidualnych środków lokomocji (rower, motocykl, samochód), bądź wreszcie przy użyciu środków komunikacji masowej. O ile zliczymy ilość przejazdów środkami komunikacji masowej w ciągu roku (na podstawie np. ilości sprzedanych biletów) wówczas otrzymamy liczbę całkowitych miejskich przejazdów rocznych w danym mieście. Dzieliąc tę wielkość przez liczbę ludności miasta otrzymujemy ilość przejazdów miejskimi środkami lokomocji, jaka przypada średnio na jednego mieszkańca miasta. Wielkość tę nazywamy wskaźnikiem ruchliwości mieszkańców miasta.

Obserwując wskaźnik ruchliwości dla różnych miast świata stwierdzamy, że wielkość jego zmienia się wraz ze zmianą stanu zaludnienia i obszaru badanego miasta. Zależy ona również od stosunku ilości osób pracujących do całkowitej ludności miasta oraz od stopnia wykorzystania ruchów pieszych i pojazdów indywidualnych przy podróżach miejskich.

Powyższe stwierdzenie ma doniosłe znaczenie przy planowaniu masowej komunikacji miejskiej, umożliwia bowiem ustalenie w drodze analogii, ze znacznym stopniem dokładności, wskaźnika ruchliwości i całkowitej liczby spodziewanych przejazdów w tych miastach, dla których brak jest przewozowych danych statystycznych.

Poniżej podajemy wielkości wskaźnika ruchliwości w miastach ZSRR w latach 1939/1940⁵⁾.

Grupa miast	Ludność w tys.	Wskaźnik ruchl.
I Moskwa	4.200	625
II Leningrad	3.200	451
III	500—1 000	345
IV	300— 500	202
V	200— 300	198
VI	100— 200	152
VII	50— 100	137
VIII	poniżej 50	20

Przy bliższym analizowaniu potoków pasażerskich miejskich pożądane jest rozróżnianie, oprócz przejazdów miejskimi środkami lokomocji, również t. zw. podróży miejskich. Pod tym pojęciem rozumiemy takie ruchy pasażerskie po mieście, przy których podróży korzysta z jednego, dwu lub więcej publicznych pojazdów miejskich, aby osiągnąć cel swej podróży. O ile zatem mieszkaniec miasta w drodze do pracy korzysta kolejno np. z trzech różnych pojazdów miejskich, wówczas wykona on w ramach jednej podróży do pracy trzy przejazdy. Stąd wynika, że ilość przejazdów w skali całego miasta jest zawsze większa od ilości podróży. Stosunek tych dwu wielkości określa t. zw. współczynnik przesiadek. Przy planowaniu organizacji masowej komunikacji miejskiej powinno przyswieszczać dążenie do ustalenia takich przebiegów linii komunikacyjnych, aby zmniejszyć ten współczynnik prawie do jedności, t. j. osiągnięcia minimalnego zakresu

przesiadek między środkami masowej komunikacji miejskiej.

Dalszym krokiem w analizie masowych ruchów miejskich jest zbadanie ich struktury wewnętrznej oraz ich celów. O każdej niemal godzinie doby podróże miejskie mają inną strukturę jakościową. We wcześniejszych godzinach porannych dominują podróże do pracy, w godzinach popołudniowych poważny udział mają także podróże, których cel nie wiąże się z pracą zarobkową itd. W związku z powyższym stosuje się następującą klasyfikację podróży:

- podróże do i z pracy tzw. potok robotniczy (R)
- podróże dla zaspokojenia potrzeb kulturalnych, bytowych itp. tzw. potok kulturalno-bytowy (KB)
- podróże do i ze szkół tzw. potok uczniowski (U)
- podróże do i z dworców kolejowych tzw. potok przyjezdnych (P)

Ogólną ilość podróży miejskich możemy zatem podzielić strukturalnie na podróże zgodnie z podaną wyżej klasyfikacją. Dla każdego rodzaju tych podróży można również podać odrębny wskaźnik ruchliwości, będący częścią wskaźnika całkowitego. W obliczeniach przyjmuje się, że ok. 50% wszystkich podróży stanowią podróże KB, ok. 40% — podróże R, ok. 4% — podróże U oraz ok. 6% — podróże P.

Powyższa klasyfikacja nabiera szczególnego znaczenia przy planowaniu układu masowej komunikacji miejskiej, wobec faktu, że każdy rodzaj podróży miejskich posiada właściwy dla siebie cel podróży.

Analiza statystyki przewozowej pozwala stwierdzić, że ok. 75% podróży KB kieruje się do śródmieścia z dzielnic sąsiednich, względnie przebiega wewnątrz śródmieścia. Jest to zrozumiałe z uwagi na szczególne wyposażenie centrum miasta w ośrodki kulturalne, socjalne i handlowe.

Podobnie ok. 60% podróży U oraz ok. 40% podróży P zdąża do śródmieścia. Podróże do pracy (potok R) kierują się do poszczególnych dzielnic przemysłowych i innych ośrodków pracy proporcjonalnie do stanu zatrudnienia ich miejsc pracy.

Wspomniane problemy odgrywają ważną rolę przy planowaniu układu linii oraz doborze środków miejskiej komunikacji masowej.

Jak wspomniano już w pierwszej części artykułu, normalna średnia długość przejścia pieszego w mieście wynosi ok. 800 m, a czas przejścia tej odległości jest identyczny ze średnim czasem przejazdu środkami komunikacji masowej, o ile uwzględnimy dodatkowo czas dojścia do przystanku i oczekiwania na pojazd. W związku z tym powiedzieć można, że wokół każdego przystanku masowej komunikacji miejskiej znajduje się obszar ograniczony promieniem ok. 800 m (ew. do 1000 m) z którego ciężą do przystanku (mogą dojść pieszo) osoby zamierzające rozpocząć podróż miejską. Łącząc te obszary dla poszczególnych kolejnych przystanków otrzymujemy wzdłuż linii komunikacyjnych pas o szerokości do 2 km, który obejmuje obszary tzw. bezpośrednich wpływów masowej komunikacji miejskiej. Jasne jest jednak, że z usług środków komunikacji miejskiej korzystają również osoby znajdujące się poza wspomnianym pasem. Ten pozostały obszar miasta nazwiemy obszarem pośrednich wpływów masowej komunikacji miejskiej.

Przy planowaniu układu linii komunikacji miejskiej należy prowadzić trasy linii tak, aby wspomniany pas bezpośrednich wpływów linii komunikacyjnych obejmował możliwie dużo terenów gęsto zaludnionych i wiązał wyraźnie ustalone punkty docelowe.

Prawidłowa organizacja i eksploatacja masowej komunikacji miejskiej wymaga jednoczesnego zastosowania różnych środków lokomocji, zgodnie z ich charakterystyką techniczno-ekonomiczną. Organizacja ta powinna oprzeć się na środkach lokomocji szynowej, odpowiednio pojemnych, przebiegających przez najbardziej zaludnione dzielnice oraz na systemie uzupełniającym pojazdów bezszynowych zarówno równoległych jak i prostopadłych do systemu głównego.

Udział różnych środków komunikacji miejskiej w obsłudze całkowitych przewozów miejskich przedstawia się w niektórych miastach świata następująco:

⁵⁾ Por. W. K. Pietrow i W. G. Sosjanc: Gorodskoj Transport. R. VIII.

Miasto	Pojazdy szynowe	Autobus	Trolleybus	Razem
Warszawa 1950	70	23	7	100
Moskwa 1950	68	17	15	100
Londyn 1938	37	50	13	100

Do dalszych zagadnień z dziedziny miejskiej komunikacji masowej należy jeszcze metodologia obliczania wielkości i kierunków potoków pasażerskich miejskich oraz szczegółowe problemy związane z ustaleniem

przebiegu linii komunikacyjnych i wyborem środków lokomocji, które w szczyptych ramach niniejszego artykułu nie zostały już szerzej omówione.

Poruszone jednak zagadnienia przedstawiają w zarysie w formie bardzo uproszczonej i skróconej tę część problematyki masowej komunikacji miejskiej, która już wskazuje na konieczność oparcia planowania masowej komunikacji miejskiej na uzasadnionych przesłankach zarówno urbanistycznych jak technicznych i ekonomicznych. Przy tym założeniu masowa komunikacja miejska w pełni wykona swoje zadanie, jakim jest ułatwienie codziennych podróży, zaoszczędzenie czasu i zdrowia szerokim masom pracującym.

K. KOZIARSKI (Stalinogród)

Nadawcza marszrutyzacja przewozów w transporcie kolejowym

Na II-gim Zjeździe Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej wysunięto m. in. następujące wskazania dla kolejnictwa: „Kolejnictwo musi pogłębić metodologię planowania przewozów w oparciu o doświadczenia Związku Radzieckiego, a w szczególności wprowadzić kierunkowe planowanie przewozów, zwiększyć marszrutyzację przewozów, zmniejszyć przewozy nieracjonalne”. Mówiąc o marszrutyzacji przewozów, musimy mieć na myśli przede wszystkim nadawczą marszrutyzację przewozów, która jako jedna z najistotniejszych podstawowych form organizacji przewozów w transporcie kolejowym, prowadzi w szybkim stopniu do oszczędnej gospodarki taborem kolejowym oraz przyczynia się do skrócenia czasu dostawy.

Nadawcza marszrutyzacja przewozów, to bezpośredni zorganizowany naładunek masy towarowej przez nadawcę na własnej bocznicy i oddany do przewozu w odpowiednio zestawionym technicznie składzie pociągu o przepisowym obciążeniu względnie wymagalnej ilości osi. Marszruta taka przyjęta przez kolej do przewozu przebiega do stacji wyładowania względnie rozwiązania, według z góry założonego rozkładu jazdy w czasie najkrótszym, z pominięciem zbędnych postojów na stacjach węzłowych lub rozrządowych.

Ta słuszną formę organizacji naładunku została w roku 1950 przyjęta i wprowadzona przede wszystkim przez przemysł węglowy, którego praca naładunkowa ma bardzo poważny wpływ na przebieg racjonalnych i oszczędnych przewozów w transporcie kolejowym w skali ogólnopaństwowej.

Marszrutyzacja nadawcza rozwijała się w pierwszej fazie przy daleko idącej współpracy DOKP i stacji na odcinku zestawiania pełnotonazowych pociągów z kopalni do stacji wylotowych okręgu stalinogrodzkiego, a złożonych z jednej lub kilku relacji podgrupowanych.

Centrala Zbytu Węgla, która reprezentuje zagadnienie transportu kolejowego w przemyśle węglowym jako dystrybutor paliwa, przedstawiła swoją pracę dyspozycyjną w dziale ekspedycji w kierunku powiązania kopalni ze stacjami wylotowymi okręgu stalinogrodzkiego dla wysyłek krajowych i eksportowych — tworząc tym samym pierwszy, częściowy plan kierunkowo-relacyjny ładowania węgla.

Równocześnie z przepracowaniem planu kierunkowego dokonano analizy dostaw węgla dla poszczególnych odbiorców w kierunku rejonizacji dostaw paliwa, eliminując wszystkie te przewozy nieracjonalne. Ponadto do szeregu kopalni zostali przydzieleni przedstawiciele PKP, którzy mieli za zadanie zaznajomić ekspedycje kopalniane z geografią kolejową oraz wspólnie z kopalnią i stacją organizować naładunek i zestawianie pociągów kierunkowo-relacyjnych.

Nawet system organizacji naładunku pomimo dużych trudności ruchowo-technicznych na bocznicach kopalnianych oraz niedostatecznej ilości kwalifikowanych

pracowników znających się na zagadnieniach marszrutyzacji — dał już w pierwszych latach swego istnienia poważne osiągnięcia wyrażające się następującymi ilościami pociągów jednorelacyjnych zestawionych na bocznicach i stacjach kopalnianych: w roku 1951 około 15.200, w 1952 r. około 18.800, w 1953 r. około 21.100.

Należy podkreślić, że wprowadzone przez Ministerstwo Kolei w roku 1951 specjalne zniżki taryfowe wobec nadawców zestawiających pociągi zmarszrutyzowane, lub grup wagonowe, przyczyniły się do mobilizacji i zachęcenia pracowników przemysłu węglowego do pracy nad organizacją marszrutyzacji.

Wydane w roku 1953 przepisy kolejowe o przewozie ładunków w marszrutach nadawczych i stopniowych (Dz. T. Z. K. Nr 13, poz. 124) oraz zarządzenie Ministra Górnictwa Nr 390 w sprawie premiowania pracowników bezpośrednio uczestniczących w wykonaniu organizacji i planowaniu przewozów marszrutowych, wydane w oparciu o postanowienia uchwały Prezydium Rządu, spowodowały, że od drugiego półrocza marszrutyzacja weszła w nowe formy organizacyjne, które określają konkretne obowiązki oraz prawa nadawców i kolei odnośnie naładunku i formowania pociągów marszrutowych. Wprowadzono również tablice stawek premiowania za marszrutę. Dla szybkiego wprowadzenia wyżej wymienionych przepisów zorganizowane zostały w poszczególnych Oddziałach Eksploatacyjnych DOKP Stalinogród specjalne narady o charakterze instruktażowym, w których wzięli udział pracownicy PKP i przemysłu węglowego. Ponadto bezpośrednio na kopalniach przeprowadzono szereg pouczeń o właściwej formie organizacji naładunku węgla w marszrutach nadawczych i stopniowanych o to na podstawie „Załącznika stałego do dodatku do służbowego rozkładu jazdy pociągów towarowych część IV”, wydanego specjalnie przez DOKP Stalinogród. Załącznik ten jest podstawą do zestawiania pociągów relacyjnych.

W sierpniu tegoż roku, pierwsze marszruty nadawcze i stopniowane, zestawiane przez nadawców opuszczały bocznicę kopalniane — przechodząc bezpośrednio do przeznaczonej stacji wylotowej. Na stacji wylotowej po ewentualnym uzupełnieniu marszruty do właściwego obciążenia pociągu w danej relacji, marszruty wyprawiane były do relacyjnej stacji rozwiązania marszruty.

Rok 1954 był dalszym etapem rozwoju i pogłębienia organizacji marszrutyzacji. Ilość marszrut nadawczych i stopniowanych w roku 1954 wynosiła około 23.600.

Centrala Zbytu Węgla realizując konsekwentnie wytyczne II-go Zjazdu PZPR oraz podjęte zobowiązania na konferencji rozkładu jazdy pociągów węglowych w Kwidzynie w zakresie marszrutyzacji — przystąpiła do organizowania bezpośrednich marszrut nadawczych kopalnia-odbiorca. Tego rodzaju marszruty wymagały nawiązania kontaktu z odbiorcami zużywającymi powyżej 6.000 ton węgla miesięcznie co do usta-

lenia wysyłek węgla z jednej kopalni oraz uzgodnienia możliwości zastąpienia dotychczasowych wysyłek po kilkanaście wagonów dziennie — kilkoma pełnotonażowymi pociągami marszrutowymi w miesiącu. W związku z tym, odbiorcy musieli przystosować do przyjmowania pełnotonażowych pociągów o obciążeniu nieraz do 1.800 ton brutto oraz odpowiednio przygotować urządzenia rozładunkowe i brygady wyładunkowe.

Dużą pomoc w organizowaniu tych marszrut okazuje Ministerstwo Kolei, które we wszystkich konkretnych przypadkach, na wniosek Centrali Zbytu Węgla, udziela zgody na wydłużenie terminu wolnego od kar umownych za przetrzymanie wagonów pod wyładunkiem z 6-ciu do 24-ech nawet godzin, w zależności od warunków techniczno-ruchowych bocznic danego odbiorcy.

Odwóz bezpośrednich marszrut nadawczych z kopalni do odbiorców odbywa się na podstawie kalendarzowego załadunku oraz ustalonego rozkładu jazdy przy uwzględnieniu wymaganych postojów na trasie przebiegu pociągów. Dotychczasowa praktyka wykazała, że wszystkie tego rodzaju marszrut są normalnie dostarczone do wszystkich części Polski w ciągu niespełna 24-eh godzin.

Jak wyglądał odwóz węgla dla niektórych odbiorców przed jego zorganizowaniem w bezpośrednich marszrutach, niech zilustruje następujący przykład: miesięczny przydział węgla np. w ilości 10.000 ton dla odbiorcy odległego od kopalni o 281 km był niejednokrotnie realizowany przez jedną lub więcej kopalni w ciągu miesiąca w codziennych sukcesywnych i regularnych wysyłkach, obejmujących kilkanaście wagonów. Do odbiorcy nadchodziły one przeważnie skumulowane i to w czasie, kiedy nie był przygotowany na odbiór większych ilości wagonów, narażając go na poważne trudności w rozładunku a niejednokrotnie i w produkcji. Ponadto wagony były przetrzymywane w wielu przypadkach na bocznicach przez wiele godzin — narażając odbiorcę na duże koszty z tytułu kar umownych za przetrzymywanie wagonów pod wyładunkiem. Czas przewozu tych przesyłek z reguły trwał trzy doby a w niektórych przypadkach nawet i cztery, nie mówiąc już o szeregu niekorzystnych manipulacji manewrowych tymi wagonami na stacjach kopalnianych i rozrządowych.

A jak wygląda przewóz tego samego przydziału węgla zorganizowanego w specjalnych marszrutach nadawczych?

Otóż załadunek odbywa się przeważnie na jednej kopalni w ustalonych dniach wg następującego rozkładu jazdy pociągu: ze stacji kopalnianej A pociągiem Nr 22186 z odjazdem o godzinie 22,34 z przejściem na stacji wylotowej B do pociągu Nr 42302 o godzinie 7,44 z przyjazdem do stacji C przeznaczenia marszrutu o godzinie 19,12. A zatem czas przebiegu marszrutu ze stacji nadania do stacji przeznaczenia wynosi obecnie tylko około 21 godzin.

Poza wyraźnym obniżeniem czasu przebiegu ładunku — odbiorca otrzymuje transporty węgla w wiadomym mu czasie, ma możliwość przygotować się każdorazowo do przyjęcia marszrutu i zorganizować rozładunek w wyznaczonym terminie. Natomiast planowa i regularna dostawa paliwa jest zapewniona, co ma bardzo duże znaczenie przy niskim stanie zapasów odbiorcy. Przetrzymanie wagonów przy takiej organizacji wysyłek zostaje zupełnie wyeliminowane. Mimo, że na odcinku organizacji tego typu pociągów natrafiamy na pewne trudności ze strony wielu odbiorców ze względu na nieprzystosowanie bocznic, znikomą ich pojemność, brak odpowiednich, nawet prymitywnych zmechanizowanych urządzeń rozładunkowych, brak miejsca na rozładunek węgla z pociągów marszrutowych — to ilość tych bezpośrednich marszrut z miesiąca na miesiąc stale wzrasta i tak: w październiku 1954 r. osiągnięto około 140 pociągów, w listopadzie 1954 r. — 150, w grudniu 1954 r. — 200, w styczniu 1955 r. — 240, w lutym 1955 r. — 280.

Te osiągnięcia na odcinku organizacji marszrutyzacji przewozów w przemyśle węglowym na przestrzeni ostatnich czterech lat 10-cio lecia Polski Ludowej nie

są dziełem przypadku, lecz wynikiem wyteżonej i ofiarnej pracy pracowników przemysłu węglowego i DOKP Stalinogród, przyczyniły się w dużym stopniu do tego, że:

1. naładunek w pociągach marszrutowych przyspieszył obrót wagonów conajmniej od 20 do 30% w zależności od długości i przelotności linii na drodze przebiegu danej marszrut;

2. zwiększyła się przepustowość poszczególnych stacji rozrządowych i węzłowych przez które przebiegają pociągi marszrutowe bez przeróbki;

3. usprawniona została praca parowozów manewrowych na stacjach wyprawiania marszrut oraz na stacjach rozrządowych;

4. zmniejszył się przeciętny postój wagonów na stacjach węzłowych i rozrządowych leżących na drodze przebiegu pociągów marszrutowych;

5. zmniejszyła się ilość awarii na stacjach rozrządowych, gdyż pociągi marszrutowe nie podlegają rozformowaniu na górkach rozrządowych, a tym samym nie są narażone na awarie przy przetoku;

6. podstawianie próżnych węglarek na poszczególnych kopalnie uległo wyraźnej poprawie. Podstawa ich stała się dostateczna i regularna, co przyczyniło się do utrzymania w roku ubiegłym zapasów węgla na poziomie normatywnym;

7. dostawa transportów paliwa do poszczególnych zakładów przemysłowych stała się regularniejsza i w poważnym stopniu przyspieszona.

Bezpośrednie marszrutu nadawcze przeznaczone do jednego odbiorcy lub do jednej stacji przeznaczenia dla kilku odbiorców, pod względem efektów ekonomicznych są dla transportu kolejowego najkorzystniejsze, a zatem rozszerzenie tych marszrut usprawni organizację transportu na sieci kolejowej i spowoduje osiągnięcie jeszcze lepszych wyników w pracy PKP i obniżenie kosztów własnych.

Obok efektywnych osiągnięć w zakresie gospodarki taboru kolejowym — marszrutyzacja przewozów wpływa również w poważnym stopniu na podniesienie zarobków tych pracowników, którzy biorą bezpośredni udział w organizacji i wykonaniu tych przewozów.

Na podstawie przepisów kolejowych o przewozie ładunków w marszrutach nadawczych i stopniowanych, przemysł węglowy w okresie lat 1951 do 1953 z tytułu premii za formowanie pociągów marszrutowych otrzymał z funduszy PKP kwotę w wysokości około 1.580.000 zł. Natomiast w roku 1954 premia ta osiągnęła już kwotę około 4.650.000 zł. Z uzyskanej kwoty zgodnie z Uchwałą Nr 242/53 Prezydium Rządu, 50% przypadło na inwestycje pozalimitowe na rozwój i mechanizację frontów naładunkowo-wyładunkowych. Inwestycje te odpowiednio wykorzystane przez poszczególne kopalnie przyczynią się do lepszej jeszcze organizacji naładunku i formowania pociągów marszrutowych na bocznicach kopalnianych. Pozostała kwota przypadła na premie dla pracowników bezpośredniego uczestniczących w wykonaniu organizacji i planowaniu przewozu ładunków marszrutowych. Premie są wypłacane co miesiąc na podstawie specjalnego regulaminu i kształtują się średnio w granicach około 20% zasadniczego zarobku w zależności od stopnia wkładu pracy pracowników związanych z bezpośrednią organizacją marszrut.

Niezależnie od premiowania pociągów marszrutowych z naładunku, te same przepisy przyznają premie odbiorcom za każdą bezpośrednią marszrutę nadawczą i stopniowaną podstawioną do wyładunku jednocześnie o pełnym składzie na jeden punkt pod warunkiem wyładowania jej w obowiązującym terminie na torach ogólnego użytku, lub na bocznicach. Wysockość premii za każdy rozładowany wagon z marszrutu na odległość od 151 — 300 km dla węgla wynosi 3 zł, czyli za każdą marszrutę złożoną z 50-ciu wagonów odbiorca otrzymuje 150 zł tytułem premii, z której to kwoty 50% przypada na pozalimitowe inwestycje na rozwój frontów wyładunkowych. Pozostałe 50% prze-

znaczone są na premiowanie pracowników zatrudnionych bezpośrednio przy wykonaniu i organizowaniu wyładunku.

Na podstawie dotychczasowych osiągnięć w transporcie kolejowym, możemy dziś stwierdzić, że nadawcza i stopniowana marszrutyzacja przewozów w przemyśle węglowym zdobyła już sobie prawo pierwszeństwa w organizacji planowania i naładunku węgla obejmując z miesiąca na miesiąc coraz to większe ilości paliwa przeznaczonego do przewozu koleją.

Dużą rolę w rozwoju nadawczej marszrutyzacji i przewozu towarów masowych odgrywa odpowiednio przystosowane i zorganizowane urządzenie załadunkowe i wyładunkowe.

Jeżeli chodzi o urządzenia załadunkowe w okręgach przemysłowych, to są one na ogół dobrze zorganizowane i prawie w całości zmechanizowane. Natomiast fronty wyładunkowe na wielu zakładach przemysłowych są jeszcze nienależycie rozbudowane i przystosowane do przyjmowania ładunków masowych w pociągach marszrutowych. Wyładunek odbywa się w wielu przypadkach ręcznie lub przy pomocy urządzeń przestarzałych mało wydajnych. Powoduje to stałe przetrzymywanie poważnych ilości wagonów pod wyładunkiem oraz zmusza nadawców do nadawania do przewozu ładunków masowych w codziennych małych partiach wagonowych.

Jest to bolączka ogólnokrajowa, która do tej pory nie znalazła należytego zrozumienia i rozwiązania pomimo, że z tego powodu gospodarka narodowa ponosi poważne straty i jest narażona na stałe zaburzenia w przewozach, zaopatrzeniu i produkcji.

Weźmy dla przykładu zakład przemysłowy, którego zużycie miesięczne wynosi 7.000 ton, co równa się 7-miu pociągów — w skali rocznej stanowi to 84 pociągi a 50 wagonów, co równa się 4.200 wagonów. Ponieważ zakład nie może przyjmować zwartych pociągów, węgiel jest dostarczany sukcesywnie w normalnych pociągach towarowych w których obieg jednego wagonu wynosi do 5 dob (24 godziny załadunek i postoje na stacji załadunku, 72 godziny przewóz i 24 godziny wyładunek i postoje na stacji wyładunku). Gdyby bocznicą i urządzeniem wyładunkowe zakładu były przystosowane do przyjmowania zwartych pociągów marszrutowych, to obieg wagonów wynosiłby tylko 3 doby (24 godziny załadunek, 24 godziny przewóz i 24 godziny wyładunek).

Przy całorocznej dostawie dla przyjętego zakładu, która obejmuje 4.200 wagonów, obieg tych wagonów wynosi:

w sukcesywnych dostawach normalnymi pociągami towarowymi — 120 godz. $\times$ 4.200 wag. — 504.000 wag. godz.

w pociągach marszrutowych — 72 godz. $\times$ 4.200 wag — 302.400 wag. godz.

wygospodarowana różnica wynosi — 201.600 wag. g.

Normalny przeciętny obieg wagonów na sieci PKP wynosi ok. 120 godzin. Zatem 201.600 wag. godz.: 120 godz. — 1.680 wagonów. Przyjmując przeciętną ładowność na wagon 20 ton, to tymi samymi wagonami można by przewieźć dodatkowo:

normalnymi pociągami towarowymi 33.600 ton.

Gdybyśmy wygospodarowane wagonogodziny wykorzystali również w pociągach marszrutowych, korzyści byłyby znacznie większe, gdyż

201.600 wag. godz. : 72 godz. — 2.800 wagonów

2.800 wagonów $\times$ 20 ton — 56.000 ton.

Jak wynika z tego prostego wyliczenia, zagadnienie przystosowania bocznic kolejowych i urządzeń wyładunkowych odbiorców do przyjmowania masowych ładunków w pociągach marszrutowych ma dla transpor-

tu kolejowego niezmiennie ważne znaczenie w skali ogólnopństwowej.

Ta ukryta poważna rezerwa wagonowa to nowa fabryka, która może nam dostarczyć tysiące dodatkowych wagonów tak nam potrzebnych pod załadunek stale wzrastających przewozów. Należy podkreślić, że każde zwiększenie taboru kolejowego przez wprowadzenie nowych jednostek do eksploatacji powoduje automatycznie zmniejszenie przepływności sieci PKP, co oczywiście nie będzie miało miejsca przy zwiększonych przewozach w marszrutach. Rozwiązanie tego zagadnienia jest możliwe częściowo poza rozbudową bocznic przez zastosowanie przy wyładunku tak zwanej małej mechanizacji, która na wielu zakładach daje nadspodziewanie dobre wyniki i wybitnie przyspiesza rozładunek wagonów.

Ponieważ urządzenia te nieraz bardzo proste nie są znane szerszemu ogółowi odbiorców towarów masowych, wskazane byłoby, ażeby zebrać dane co do urządzeń wyładunkowych w zakresie małej mechanizacji i podania ich do wiadomości oraz wykorzystania zainteresowanym zakładom.

Rozwój marszrutyzacji przewozów w innych towarach masowych poza przemysłem węglowym na terenie DOKP Stalinogród jest niedostateczny i zbyt powolny. Ilość nadawczych marszrut w sformowanych przez nadawców w roku 1954 nie przekracza 900 pociągów. Wprawdzie organizacja przewozów w marszrutach nadawczych i stopniowanych z pozostałej masy załadunkowej poza węglem jest trudniejsza i więcej skomplikowana, niemniej jednak dotychczasowe wyniki są stanowczo za małe i powinny być dla PKP sygnałem ostrzegawczym tym bardziej, że szybki rozwój naszej gospodarki narodowej nakłada na kolej coraz to większe zadania przewozowe.

Przewozy kolejowe, to sprawa ogólnopństwowa, która wymaga od służb transportowych pracy operatywnej i dokładnej, gruntownej analizy dotychczasowej organizacji, planowania przewozów, dobrej znajomości problemów kolejowych oraz umiejętności w dysponowaniu masą towarową, przeznaczoną do przewozu koleją normalnotorową.

Nadawcy, a w niektórych przypadkach Centralne Zarządy, lub Centrale Handlowe powinny, przy daleko idącej współpracy z PKP i odbiorcami, tak układać plan wysyłek, aby, o ile możliwości, nie dokonywano załadunku sukcesywnie, tj. codziennie w ciągu całego miesiąca po kilka lub kilkanaście wagonów, ale aby wysyłkę zorganizowano do faktycznej pojemności bocznic odbiorcy i możliwości rozładunku przede wszystkim w pociągach marszrutowych lub w większych zwartych grupach, według kalendarzowego planu nadawania.

Koleje, na których ciąży odpowiedzialność za właściwy i szybki rozwój organizacji marszrutyzacji przewozów w podstawowych gałęziach przemysłu, zgodnie z założeniami racjonalnej i oszczędnej gospodarki taboru kolejowym, winny w terenie przez odpowiednich pracowników (inspektorów marszrutowych) prowadzić praktyczny instruktaż właściwej organizacji naładunku w marszrutach oraz w zakresie technicznego sposobu formowania pociągów marszrutowych, zgodnie z przepisami ruchu i planem zestawiania pociągów. Trzeba również zwiększyć kontrolę przebiegu pociągów zmarszrutyzowanych, aby nie zachodziły wypadki rozdzielania ich na stacjach rozrządowych, co ma, niestety, czasami miejsce.

Nasze dotychczasowe osiągnięcia w zakresie stosowania marszrutyzacji w stosunku do potrzeb i możliwości są jeszcze niewystarczające i dlatego też, uwzględniając wskazania II-go Zjazdu PZPR, ciąży na pracownikach transportu kolejowego obowiązek pogłębiania marszrutyzacji przewozów w celu zapewnienia właściwego i sprawnego przebiegu przewozów kolejowych.

IGNACY SZEMBERG (Warszawa)

Centralizacja przewozów samochodowych

Zagadnieniem, któremu mało poświęca się uwagi, jest organizacja przewozów taborem samochodowym w powiązaniu z organizacją pracy jednostek zbytu i zaopatrzenia. Obecna praktyka odbioru ładunków przez odbiorców własnym taborem samochodowym jest przyczyną w wielu przypadkach niewłaściwego wykorzystania taboru. Najlepszym tego przykładem jest gromadzenie się dużej ilości samochodów na punktach odbioru ładunków, oczekujących niejednokrotnie wiele godzin na załadowanie. Nasza obecna sprawozdawczość potwierdza to, wykazując, że 70 proc. czasu pracy taboru — to przestoje.

W celu usprawnienia procesu przewozowego w Związku Radzieckim wprowadza się obecnie coraz szerzej scentralizowany system przewozów. System ten polega na tym, że organizacja zbytu (nadawca) dostarcza ładunek odbiorcy taborem specjalizowanej organizacji transportowej (przewoźnik publiczny lub branżowy) i ponosi odpowiedzialność za terminową dostawę ładunku, zgodnie z zamówieniem odbiorcy i zatwierdzonymi limitami.

Przy scentralizowanym systemie przewozów operacje naładunkowe wykonywane są siłami i środkami nadawcy masy towarowej, organizacja transportowa ponosi pełną odpowiedzialność za terminowy odbiór i dostawę ładunków. Odbiorca zaś zapewnia odpowiedni stan dróg dojazdowych i terminowy rozładunek. Scentralizowany system przewozów stwarza możliwości likwidacji długotrwałych przestojów samochodów w oczekiwaniu na naładunek oraz znacznego zmniejszenia krzyżujących się przewozów i próżnych przebiegów.

Jak podają źródła radzieckie, scentralizowany system przewozu ładunków umożliwił 3-krotnie i więcej podnieść wydajność pracy taboru i znacznie obniżyć koszt własny przewozów. Te same źródła podają, że jeśli do czasu zorganizowania scentralizowanych przewozów materiałów budowlanych, produktów naftowych i gazów technicznych w Moskwie zajętych było 6 000 samochodów w różnych gospodarstwach samochodowych, to obecnie tę samą pracę wykonuje się przy pomocy 1.375 samochodów.

W związku z tym zatrudnienie zmniejszono o ponad 7 000 ładowaczy i ekspedytorów. Nakłady na przewozy zmniejszyły się o około 200 milionów rubli na rok 1).

W swym referacie na Sesji Rady Najwyższej ZSRR Minister Finansów ZSRR Zwieriew między innymi powiedział: 2)

„Znaczne rezerwy dalszego obniżenia kosztów istnieją również w gospodarce samochodowej. W ostatnich latach przeprowadzono szereg przedsięwzięć mających na celu usprawnienie pracy transportu... Ważne znaczenie dla obniżenia kosztów przewozu posiada scentralizowany system dostawy ładunków. Stosowany w Moskwie scentralizowany system dostawy ładunków pozwolił na przeniesienie znacznej ilości robotników do innych gałęzi gospodarki narodowej oraz znaczne ulepszenie pracy transportu samochodowego. Wykorzystanie samochodów przy przewozie cegły zwiększyło się o 2,8 razy, węgla — 4,3 razy, wyrobów hutniczych 4,7 razy. Jednocześnie wydatki przedsiębiorstw i budów na transport obniżyły się w 1953 roku o 39 proc.“.

Na tejże Sesji Minister Transportu Samochodowego ZSRR Lichaczew w swym wystąpieniu powiedział: 3)

„Ujemnie wpływa na wykorzystanie samochodów ich rozdrabnianie w małych gospodarstwach. W szeregu Ministerstw istnieją organizacje i przedsiębiorstwa, li-

czące od jednego do 3-ch samochodów. Istniejąca praktyka dostawy ładunków ze stacji kolejowych i od dostawców taborem odbiorców powoduje znaczne przestoje w oczekiwaniu na ładunek. Przestoje te mogą być zlikwidowane przez organizację scentralizowanego przewozu ładunków“.

W świetle cytowanych wypowiedzi oraz podanych cyfr, korzyści płynące z organizowania scentralizowanego systemu przewozów nie powinny budzić wątpliwości. Śluszonym wydaje się by w oparciu o praktykę radziecką — scentralizowany system przewozów oraz zasady wynikające z tego systemu, były zastosowane w Polsce.

Jakie są możliwości wprowadzenia nowej organizacji przewozów opartej na zasadach centralizacji, postaramy się wykazać na przykładzie obecnie obowiązującego systemu odbioru produktów naftowych, który sprowadza się do tego, że odbiorcy produktów dokonują odbioru własnymi środkami ze składów hurtowych CPN. System ten posiada z punktu widzenia organizacji przewozów wykorzystania taboru i kosztów transportu następujące niewłaściwości:

1) Przestoje środków transportowych w oczekiwaniu na odbiór produktów ze składów hurtowych CPN.

Ponieważ produkty naftowe są odbierane ze składów hurtowych w dowolnych porach dnia i różnych godzinach, na składach tych gromadzi się duża ilość samochodów i tworzą się kolejki w oczekiwaniu na odbiór produktów.

Analizę przestojów w oczekiwaniu na odbiór produktów na jednym ze składów hurtowych CPN przedstawia zestawienie Nr 1.

Zestawienie 1

Wyszczególnienie	dn. 8. 12. 54	dn. 9. 12. 54
Oczekujących od 15—30 min.	7	3
„ „ 30—60 „	7	12
„ „ 60—90 „	19	13
„ „ 90—120 „	6	6
„ „ 120—150 „	4	13
„ „ 150—180 „	—	4
„ ponad 180 „	—	3

Z tablicy wynika, że ponad 65 proc. odbiorców oczekiwało na odbiór produktów ponad 1 godzinę. Przy równomiernym przybywaniu odbiorców po odbiór tej samej ilości produktów, na obsługę każdego odbiorcy wystarczyłoby 30 min.

2) Ładowność taboru, który przybywa po odbiór produktów jest niewykorzystana — wykazuje to zestawienie nr 2.

Zestawienie 2

Ład. paliw o wadze 100—500 kg	dn. 8. 12. 54	dn. 9. 12. 54
Pobrały samochody o ładown. 0,5 ton	—	4 sam.
„ 1,5 „	2	— „
„ 2,5 „	2	2 „
„ 3 „	—	1 „
„ 3,5 „	2	4 „
„ 4 „	3	3 „
„ 5 „	1	— „

Ładunki paliw o wadze 500—1000 kg

Pobrały samochody o ładown. 2,5 ton

„ 3,5 „	2	6 „
„ 4 „	1	— „

1) Dane te zaczerpnięte są z artykułu „Scentralizowane przewozy — ważna rezerwa w ulepszeniu pracy transportu samochodowego“, Prawda z 29.1.55 r.

2) Referat Ministra Finansów ZSRR Zwieriewa — Prawda z 22.4. 1954 r.

3) Prawda z dnia 26.4.54 r., str. 3.

Ładunki paliw o wadze 1000—2000 kg

Pobrały samochody o ładown. 1,5 ton	—	1	—
" 2,5 "	1	5	—
" 3,5 "	4	6	—
" 4 "	2	—	—
" 5 "	1	—	—

Ładunki paliw o wadze ponad 2000 kg

Pobrały samochody o ładown. 2,5 ton	4	—	sam.
" 3,5 "	5	10	"
" 4 "	6	5	"
o ładown. ponad 4 "	6	2	"

Ogólna ładowność taboru w dniu 8. 12. 54 r. wynosiła 169,4 t.

Ogólna ilość pobranych produktów 8. 12. 54 r. wynosiła 90,4 t.

Współczynnik wykorzystania ładowności: 0,53%

Ogólna ładowność taboru w dniu 9. 12. 54 r. wynosiła 169,2 t.

Ogólna ilość pobranych produktów 9. 12. 54 r. wynosiła 94,0 t.

Współczynnik wykorzystania ładowności 0,56%.

3) Dla odbioru produktów przybywa na każdym samochodzie od 2-ch do 4-ch ludzi, świadczy to o niewłaściwym wykorzystaniu siły roboczej. W konkretnym przypadku to zagadnienie pokazuje nam zestawienie nr 3.

Zestawienie 3

Wyszczególnienie	dn. 8. 12. 54	dn. 9. 12 54
Pobrano łącznie ton	90,4	94,0
Łączna ilość ludzi przybyłych po odbiór	119	144
Łączny czas postoju przy odbiorze produktów	55 godz.	90 godz.

Jeśli do tych faktów dodamy, że odbiór odbywa się taborem najczęściej nieprzystosowanym do odbioru produktów naftowych i sporo drogocennego paliwa rozlewa się skutkiem nie szczelności tary podczas przewozu — otrzymamy pełny obraz istniejącego marnotrawstwa.

Dużą część podanych niewłaściwości można by usunąć gdyby w odbiorze i przewozie produktów naftowych zastosować zasady scentralizowanego systemu przewozów, tzn. dostawca (w tym przypadku hurtownia CPN) sprzedawałby produkty naftowe franco magazyn odbiorcy, przewozów zaś dokonywałaby specjalizowana kolumna (branżowe przedsiębiorstwo lub specjalizowana ekspozytura PKS.).

Należy zwrócić uwagę na fakt otrzymywania scentralizowanego taboru (cystern samochodowych) przez niektórych odbiorców np. POM co powoduje, iż tabor ten pozostaje w dużym stopniu niewykorzystany.

Skoncentrowanie całego taboru cysternowego i przystosowanego do przewozu produktów u jednego specjalizowanego przewoźnika dla dokonywania scentralizowanego przewozu produktów spowoduje maksymalne wykorzystanie taboru.

Praktyka scentralizowanego przewozu produktów naftowych w Moskwie⁴⁾ — wskazuje na gospodarczą celowość tego systemu przewozów. Przystoje samochodów na hurtowniach produktów naftowych zlikwidowano. Zapotrzebowanie na ładowaczy i ekspedytorów odbiorców nie istnieje, a czas operacji załadunkowych znacznie zmniejszono. Średnia ilość samochodów zajętych przy przewozach produktów naftowych zmniejszyła się siedmiokrotnie.

⁴⁾ Miesięcznik „Автомобильный Транспорт“, nr 7 z 1954 r. str. 11. I. Łomanow „Centralizacja przewozu produktów naftowych“.

Scentralizowana dostawa produktów naftowych usprawniła pracę organizacji zbytu i stworzyła możliwości znacznego zaoszczędzenia pracy ludzkiej i środków materialnych.

Oszczędność która wynika ze scentralizowania przewozów wyraża się sumą 7 milionów rubli rocznie.

Realizacja tej zasady wymagać będzie w naszych warunkach pewnego okresu przygotowawczego dla dokonania koniecznych ustaleń, a mianowicie:

1) roczne zapotrzebowanie odbiorców w pełnym asortymencie produktów naftowych,

2) odległość magazynów odbiorców od hurtowni CPN.

3) pojemność magazynów u odbiorców (uważać należy to zagadnienie w nowych warunkach jako najpoważniejsze).

4) ilość posiadanego taboru specjalnego u dostawcy i poszczególnych odbiorców.

Posiadanie tych danych zezwoli na opracowanie konkretnych planów organizacji scentralizowanego przewozów produktów naftowych. Zagadnienie nowej organizacji przewozów omówiono na przykładzie przewozów produktów naftowych, ale jasnym jest, że możliwością zastosowania tej organizacji istnieją również i w innych przewozach np. cegły lub gazów technicznych itp.

Poza wskazanymi korzyściami jakie daje nowa organizacja przewozów należy jeszcze podkreślić pewne zagrożenia:

1) scentralizowany przewóz wiąże dokumentację przewozową z dokumentacją materiałową czyli innymi słowy zapisy dokonywane w karcie drogowej o wielkości ładunku znajdują swoje potwierdzenie w dokumencie materiałowym. Jest to na tle naszej dzisiejszej praktyki sprawą ważną.

Urealnienie zapisów w kartach drogowych wskaże na b. poważne rezerwy naszego transportu.

2) Wprowadzenie zasady, że nadawca (dostawca) dokonuje wszelkich operacji związanych z załadunkiem, ekspedycją, stwarza sytuację w której dostawca staje się bezpośrednio zainteresowany w przyspieszeniu czynności załadunkowych, a więc zaistnieją konkretne możliwości mechanizacji tych czynności. Stwarza się również możliwość szerokiego stosowania kontenerów. Niektóre rodzaje opakowań (kartony, kosze, maty i inne) kosztują drogo, niekiedy wystarczają tylko dla jednorazowego przewozu, niedostatecznie zabezpieczają ładunek w drodze od możliwości braków i kradzieży. Przewóz towarów w kontenerach (zasobnikach) umożliwia wykorzystanie tych opakowań wielokrotnie i sprzyja stosowaniu mechanizmów przy za i wyładunku. Stosowanie kontenerów wyzwala siłę roboczą ładowaczy, ułatwia pracę ekspedytorów, usprawnia obrót materiałowy.

Tak więc nowa organizacja przewozów stworzy możliwości sprawniejszego i tańszego obsłużenia gospodarki narodowej i dlatego też wydaje się konieczne jak najszybsze wprowadzenie jej w życie.

ZAWIADOMIENIE

Wydawnictwa Komunikacyjne powiadamiają osoby i instytucje, które nabyły książki:

1) Miszkiniś Waclaw — Mechanizacja budowl. t. II

2) Jak oszczędzać materiały pędne. — Praca zbiorowa wydana przez WK w mies. lutym 55 r., że pewna część nakładu ww. książek omyłkowo ukazała się w sprzedaży bez przewidzianych dla nich errat.

Erraty zostaną przesłane na żądanie nabywców ww. książek. Zgłoszenia prosimy kierować na adres — Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa, ul. Widok 8 magazyn.

MIKOŁAJ OLEJKO (Wrocław)

Plan przewozowy żeglugi na Odrze na rok 1955 — jej możliwości i potrzeby

Memoriał Komisji Morskiej Polskiej Izby Handlu Zagranicznego w Szczecinie w sprawie kierunku rozwoju żeglugi śródlądowej na Odrze słusznie określa zasadnicze zadanie Żeglugi na Odrze jako „przewóz towarów, związanych z naszym handlem zagranicznym i z obsługą tranzytowej masy towarowej”. Odrzańska droga wodna, obejmująca Kanał Gliwicki oraz rzekę Odrę od miejsca połączenia jej z tym kanałem do ujścia Odry do Zalewu Szczecińskiego — jest w swoim geograficznym układzie typową magistralą tranzytową, łączącą Śląsk Górny, Opolski i część Dolnego, a więc najbardziej uprzemysłowione województwa z rzeczno-morskim portem w Szczecinie.

Wychodząc z tego założenia, Żegluga na Odrze powinna zaangażować się wyłącznie, a przynajmniej prawie wyłącznie w relacjach przewozowych Śląsk-Szczecin-S Śląsk. Jednakże plan przewozowy Żeglugi na Odrze daleko odbiega od wskazanej wyżej zasady. Podział zadań planowych na rok 1955 pomiędzy poszczególne relacje przedstawia się następująco:

Relacja przewozowa	Ilość proc. w stos. do całości planu przewoz. w ton.	Ilość proc. w stos. do planu tras w dół rzeki
a) Przewozy trasowe w dół rzeki		
Gliwice (Kozle) — Szczecin	8,1%	20,4%
Gliwice (Kozle) — N.R.D.	16,2%	40,9%
Gliwice (Kozle) — Wrocław	15,2%	38,7%
razem	39,5%	100,0%
b). Przewozy trasowe w górę rzeki		Ilość proc. w stos. do planu tras w górę rzeki
Szczecin — Gliwice (Kozle)	13,7%	49,2%
N.R.D. — Gliwice (Kozle)	2,7%	9,8%
Szczecin — Wrocław	1,5%	4,9%
Wrocław — Gliwice (Kozle)	10,1%	36,1%
razem	28,0%	100,0%
c). Przewozy lokalne	Ilość proc. w stos. do całości planu przewoz. w tonach	Ilość proc. w stos. do całości planu przewoz. lokal.
Bielinek — Szczecin	3,8%	11,6%
Szczecin loko. (z nabrzeża na nabrzeże)	27,2%	83,9%
Wrocław loko. (w obrębie portów wrocławskich)	1,5%	4,5%
razem	31,5%	100,0%

Z powyższego zestawienia wynika, że blisko jedna trzecia część ogólnego planu rocznego — to przewozy portowe z nabrzeża na nabrzeże w Szczecinie lub z portu do portu w obrębie tej samej miejscowości, w tym wypadku we Wrocławiu.

Przewozy pełnotrasowe, obejmujące całą lub przynajmniej znaczną część drogi wodnej, zamykają się w ilości zaledwie jednej czwartej części ogólnego, planowanego tonażu w dół rzeki i zaledwie tylko w 17,9% w górę rzeki. Stosunek taki jest bardzo niepożądany, a z punktu widzenia kosztów — nieusprawiedliwiony.

Ten niekorzystny stosunek ilościowy przewozów pełnotrasowych do przewozów lokalnych czy też krótkotrasowych uwypukla się jeszcze bardziej przy porównaniu ze sobą poszczególnych relacji pod względem planowanych tonokilometrów, będących istotnym wskaźnikiem wykorzystania taboru.

Relacja przewozowa	Ilość proc. tonokm. w stos. całości planu przewoz.	Ilość proc. tonokm. w stos. do planu przewoz. w dół rzeki
a). Przewozy trasowe w dół rzeki		
Gliwice (Kozle) — Szczecin	17,4%	30,6%
Gliwice (Kozle) — N.R.D.	30,0%	52,7%
Gliwice (Kozle) — Wrocław	9,5%	16,7%
razem	56,9%	100,0%
b). Przewozy trasowe w górę rzeki		Ilość proc. tonokm. w stos. do planu przewoz. w górę rzeki
Szczecin — Gliwice (Kozle)	28,7%	68,4%
N.R.D. — Gliwice (Kozle)	5,2%	12,5%
Szczecin — Wrocław	2,2%	5,1%
Wrocław — Gliwice (Kozle)	3,9%	14,0%
razem	41,9%	100,0%
c). Przewozy lokalne		Ilość proc. tonokm. planowanych w ruchu lokalnym
Bielinek — Szczecin	0,8%	64,8%
Szczecin loko. (z nabrzeża na nabrzeże)	0,38%	33,4%
Wrocław loko. (z portu do portu we Wrocławiu)	0,02%	1,8%
razem	1,2%	100,0%

Jak z powyższego zestawienia wynika, przewozy lokalne, partycypujące w 32,5% w tonażu ogólnej masy towarowej, dają tylko 1,2% tonokilometrów, trasa zaś

pełna, Śląsk-Szczecin-Śląsk przewożąca 21,8% całości tonażu daje aż 46,1% ogólnej ilości planowanych tonokilometrów.

Rozpatrzmy z kolei każdą relację osobno i wyciągnijmy nasuwające się z tego wnioski. Zaczniemy od sprawy przewozów lokalnych w obrębie portu szczecińskiego. Przewozy te, jako dokonywane wyłącznie tylko (z wyjątkiem trasy Bielinek-Szczecin) na wodach portowych, nie mają w zasadzie nic wspólnego z zadaniami Żegluga na Odrze, jako przedsiębiorstwa przeznaczonego przede wszystkim do wykonywania przewozów trasowych. Powinny one być traktowane raczej jako transport wewnętrzny przedsiębiorstw, usytuowanych w rejonie portu szczecińskiego. Włączenie przewozów lokalnych na terenie Szczecina do planu żeglugo-wego P.P. Żegluga na Odrze wypacza całkowicie obraz efektów ekonomicznych tego przedsiębiorstwa. Nasuwa się więc wniosek w kierunku właściwego rozwiązania tego problemu np. przez utworzenie samodzielnego przedsiębiorstwa przewozów lokalnych w Szczecinie, z własnym planem, obejmującym przewozy w obrębie portu szczecińskiego oraz relacje Bielinek-Szczecin i Szczecin-Swinoujście. Istniejącą Rejonową Ekspozyturę Żegluga na Odrze w Szczecinie można by przekształcić na takie samodzielne przedsiębiorstwo przewozów lokalnych. To wyodrębnienie przewozów lokalnych wpłynęłoby wydatnie i decydująco na wydłużenie średnich odległości przewozowych Żegluga na Odrze, jak również na podwyższenie ekonomicznych walorów dokonywanych przez to przedsiębiorstwo przewozów.

Z kolei należy zastanowić się nad relacją Śląsk-Wrocław-Śląsk tak zwaną małą trasą, obejmującą odcinek Gliwice-Wrocław-Gliwice (201 km) i Koźle-Wrocław-Koźle (160 km). Przewozy na tej trasie stanowią 25,3% ogólnego planu przewozowego Żegluga na Odrze w tonach i zaledwie 15,4% w tonokilometrach. W stosunku do tej relacji, jakkolwiek przedstawia ona zdecydowanie mniejsze walory aniżeli trasa Śląsk-Szczecin-Śląsk, nie można by mieć zasadniczych zastrzeżeń tylko w wypadku konieczności odciążenia kolei i obsłużenia klientów, ciężących do portów wrocławskich. Nie możemy jednak tracić z pola widzenia ujemnych cech tej relacji. I tak, stosunek ilościowy masy towarowej, przewożonej w tej relacji do osiągniętych efektów w tonokilometrach jak to już wyżej wskazaliśmy, jest bardzo wymowny. Jeszcze bardziej niekorzystnie przedstawia się sprawa rotacji taboru, wyznaczonego do przewozów na tym odcinku. Jeżeli bowiem na tej krótkiej trasie czas jazdy w obydwie strony wraz z koniecznymi dla celów techniczno-ruchowych i zaopatrzeniowych postojów wynosi około 100 godzin w relacji Gliwice-Wrocław-Gliwice, to planowane postoje pod za- i wyładunkiem barek absorbują blisko dwa razy tyle czasu. Gorzej jeszcze stosunek ten kształtuje się w relacji Koźle-Wrocław-Koźle, gdzie jazda trwa ca 70 godzin planowane postoje zaś ca 190 godzin. Uzasadnienie kontynuowania przewozów w tych relacjach pomimo tak rażącego stosunku wzajemnego jazdy do postojów byłoby usprawiedliwione tylko w wypadku bardzo istotnych potrzeb gospodarczych. W relacji tej występuje jednak jeszcze jedno, bardzo niekorzystne zjawisko: przewozy podwójnie łamane, to jest dwukrotny przeładunek towarów wagon-barka i barka-wagon.

Sprawa nieekonomiczności tych przewozów jest aż nadto wyraźnie widoczna — jednak nie była ona dotychczas należycie analizowana. Przy przewozach podwójnie łamanych występują nie tylko dodatkowe koszty przeładunku, postój wagonów pod za- i wyładunkiem, często ich pusty przebieg po przeładunku na barki względnie do załadunku z barek, lecz przede wszystkim duże straty dla towaru, spowodowane jego dwukrotnym przeładunkiem oraz jego dekalibracja, zwłaszcza jeżeli chodzi o węgiel. Dochodzi do tego jeszcze pusty przebieg części barek, użytych do przewozów na tym odcinku; w dół rzeki bowiem ilość ładunków na tej trasie wynosi 15,2% ogólnego, planowanego tonażu, w górę zaś rzeki tylko 10,1%. Jedna trzecia więc barek biegnie w górę pusto, absorbując również przy tym pracę holowników.

Większość przewozów w relacji Gliwice (Koźle) — Wrocław — Gliwice (Koźle) to, jak wskazaliśmy wyżej, przewozy podwójnie łamane, których, przy odpowiednim poparciu kompetentnych władz i nakładem

stosunkowo niewielkich kosztów można by uniknąć, nie zmieniając ilości masy towarowej w transporcie wodnym. I tak np. elektrownia we Wrocławiu położona bezpośrednio przy Odrze i posiadająca zasobniki węglowe nad brzegiem Odry, nie przystosowała się dotychczas do bezpośredniego odbioru węgla z wody, tylko przewozi się go wagonami drogą okrężną z Portu Miejskiego we Wrocławiu na odległość około 3 km. Zainstalowanie transporterów, czy suwnicy rozwiązałoby zupełnie to zagadnienie, zwalniając wagony od nieekonomicznej operacji.

Również Okręgowe Przedsiębiorstwo Handlu Opalem wyładowuje barki z węglem w sposób najbardziej prymitywny, ręcznie na nieuzbrojonym zupełnie nabrzeżu powodując długie postoje barek pod takim wyładunkiem, a równocześnie sprowadza ze Śląska wagonami kolejowymi poważne ilości węgla do swoich składów na terenie Wrocławia. Tymczasem przy ulicy Sikorskiego we Wrocławiu istnieje uzbrojone nabrzeże z dużym placem, które po wyposażeniu w dźwig mogłoby w zupełności zaspokoić potrzeby tego przedsiębiorstwa odnośnie składowania i zaopatrywania Wrocławia w węgiel.

Biorąc pod uwagę nieekonomiczną dla żeglugi rzecznej, jako zbyt krótką, trasę Śląsk — Wrocław, niekorzystny stosunek bilansu czasu jazdy do postojów, brak dostatecznej ilości powrotnej masy towarowej i wreszcie sprawę podwójnego łamania przewozu (wagon — barka i barka — wagon) — należy poddać szczegółowej analizie dotychczasowe przewozy na tej trasie i utrzymać jedynie te przewozy, które dadzą się zracjonalizować przez zastosowanie mechanicznego przeładunku i skasowanie dodatkowego przewozu koleją. Pozostałe przewozy należy przekazać do wykonania PKS. Zwolniony w ten sposób tabor pływający można by było przerzucić na trasę Śląsk — Szczecin a dla koniecznego obsłużenia relacji Śląsk — Wrocław można by przeznaczyć tylko ten tabor, który ze względu na swój stan techniczny nie mógłby być użyty w przewozach pełnotrasowych.

Odnośnie przewozów w relacji Gliwice — NRD — Gliwice, spełniających pożyteczną rolę w naszej wymianie towarowej z NRD, należy zwrócić uwagę na niekorzystny stosunek wykorzystania tonażu barkowego w drodze powrotnej. Stosunek ten, wyrażający się w 83,4% pustego przebiegu barek, można by wydatnie zmniejszyć przez zainteresowanie transportem wodnym naszych central importowych i przerzucenie przynajmniej części importowanej masy towarowej na wodę. Byłoby to połączone z koniecznością utworzenia we Wrocławiu bazy na towary importowane z zachodu, skąd mogłyby one być rozprowadzane do miejsc przeznaczenia.

Pozostaje jeszcze do rozważenia pełnotrasowa relacja przewozowa Śląsk — Szczecin — Śląsk. Przewozy na tej trasie powinny być istotnym zadaniem Żegluga na Odrze, zarówno z uwagi na aspekt ekonomiczny, jak i geograficzne ukształtowanie odrańskiej drogi wodnej. Tymczasem zaledwie 25,5% masy towarowej, przewożonej na tej trasie kierowane są drogą odrańską, pozostałe zaś przewozi się koleją wzdłuż Odry ze Śląska do Szczecina.

Żegluga na Odrze przewozi zaledwie ca 10% węgla, kierowanego do portu szczecińskiego; resztę przewozi koleją, przy czym większość wagonów kolejowych wraca pusto ze Szczecina na Śląsk. Narzuca się tu nieodparcie wniosek, aby cały rozporządzalny tabor rzeczny Żegluga na Odrze przerzucić do przewozów węgla w relacji Śląsk — Szczecin, zapewniając mu równocześnie powrotną masę towarową do Gliwic, Koźla a przynajmniej do Wrocławia.

Jednakże podobne uregulowanie tego zagadnienia wymaga odgórnych zarządzeń, które by jasno precyzowały obowiązek nadawców właściwego doboru środków transportowych w stosunku do określonych relacji i rodzajów masy towarowej. Brak wyraźnych odgórnych dyspozycji w tym względzie powoduje, że Żegluga na Odrze zdana jest na chimeryczne zlecenia „Węglókoku” i innych gestorów towarów, które transport wodny traktują zaledwie pobłażliwie. W ten sposób Żegluga na Odrze będzie miała możliwość pełnego wykorzystania swego taboru na możliwie jak najdłuższej trasie, koleją zaś uzyska zwolnienie poważnej ilości wagonów

a w szczególności uniknie pustych ich przebiegów w drodze powrotnej.

Z drugiej jednak strony, dla częściowego usprawiedliwienia stanowiska zleceniodawców trzeba przyznać, że transport wodny na odrzańskiej magistrali był do tej pory bardzo nieregularny i sezonowy z uwagi na uzależnienie go od stanów wód. Główną więc przyczyną braku dostatecznego zaufania do transportu rzeczniczego ze strony zleceniodawców była niemożność utrzymywania regularności dopływu i odbioru masy towarowej. Niemniej jednak Żegluga na Odrze na przestrzeni ostatnich lat, a w szczególności 1954 roku wykazuje stały postęp w dziedzinie usprawnienia organizacji przewozów i zapewnienia ich regularności. I tak np. w bieżącym roku wprowadza się rozkład jazdy pociągów holowniczych, co w znacznym stopniu zagwarantuje regularność przewozów. Zasadnicze jednak uregulowanie tego zagadnienia wymaga utworzenia bazy hydrologicznej przez zbudowanie dużego zbiornika retencyjnego, zasilającego rzekę w okresie niskich stanów wody. Pozwoliłoby to na utrzymanie regularności transportu rzeczniczego na odrzańskiej drodze wodnej i należyte wykorzystanie tonażu barkowego. Budowa takiego zbiornika jest, naszym zdaniem, najpilniejszą inwestycją w zakresie transportu wodnego.

Jako na dalszy krok na drodze do unormowania stosunków w żegludze rzecznej należy wskazać na konieczność wydania dekretu o przewozie przesyłek i osób w żegludze śródlądowej na wzór dekretu, regulującego prawa i obowiązki przewoźnika i klienta w transporcie kolejowym. Taki akt normatywny pozwoliłby w transporcie rzeczniczym na uregulowanie w należyty sposób bardzo jeszcze płynnych stosunków wzajemnych pomiędzy żegluga a jej klientami.

Wspomnieć jeszcze należy o trudnościach, na jakie napotyka Żegluga na Odrze w zakresie rotacji swego taboru rzeczniczego. Przyspieszenie tej rotacji jest jednym z podstawowych zagadnień, zapewniających prawidłową gospodarkę taborem pływającym i jego jak najlepsze wykorzystanie. Zarządzenia centralnych władz żegludowych idą przede wszystkim w kierunku przyspieszenia jazdy forsując żeglugę nocną, liniową i inne metody, których efekt z uwagi na trudności załogowe, jest minimalny a przynajmniej daleko odbiega od nadzie-

wanych ze stosowania tych metod korzyści. Tymczasem źródłem niedostatecznego obrotu taboru są w głównej mierze jego przestoje, powodujące największe straty w bilansie czasu. Abstrahując od innych przyczyn powodujących przestoje jak niekorzystne warunki nawigacyjne, trudności załogowe itp. — 23% ogólnej ilości przestojów barek za rok 1954 przypada na trudności związane z opóźnianiem dostawy masy towarowej. Przestoje te, przeliczone na ilość straconych tonokilometrów dają poważną pozycję, nad którą nie można przejść do porządku dziennego.

Należy wskazać, że wiele przyczyn postojów jest tego rodzaju, że ich usunięcie leży poza granicami możliwości samego przedsiębiorstwa żeglugowego i wymaga większej niż dotychczas pomocy władz centralnych. Dla przykładu można by przytoczyć bodaj współpracę Zarządu Portu w Szczecinie z Żegluga na Odrze. Współpraca ta nie odpowiada interesom żeglugi śródlądowej a wielokrotne interwencje na szczeblu centralnym nie znalazły jak dotychczas należytego zrozumienia. I tak Żegluga na Odrze nie posiada dotychczas, pomimo kilkuletnich starań, żadnego uzbrojonego nabrzeża do swojej dyspozycji. Nie ma placów interwencyjnych, na które mogłaby wyladowywać przywiezioną barkami masę towarową w razie niemożności bezpośredniego jej przeładunku na statek morski. Wynikiem tego są ogromne przestoje taboru barkowego, które na terenie Szczecina stanowią około 50% ogółu przestojów barek. Nawet lokalny tabor barkowy, tak nieliczny w stosunku do ogólnego stanu taboru rzeczniczego miał w miesiącu grudniu ubiegłego roku przestój, wyrażający się w 21% ogólnej ilości przestoju barek, z tego z winy Z.P.S. z powodu braku dyspozycji na wyladunek barek — 52,4%. Cyfry te są alarmujące i wymagają nie tylko należytego wyjaśnienia, ale i poczynienia odpowiednich kroków dla wyeliminowania w przyszłości bezproduktywnego związania tonażu barkowego.

Reasumując naprowadzone w artykule tym rozważania, stwierdzić należy, że jak najszybsze wprowadzenie w życie postawionych w nim wniosków zapewni Żegludze na Odrze właściwe środki do realizacji powierzonych jej zadań i tym samym pozwoli jej na pełniejsze, niż dotychczas, włączenie się w rytm pracy aparatu transportowego kraju.

H. MUELLER (Warszawa)

Na marginesie dyskusji nad zadaniami i organizacją spedycji krajowej

W dyskusji nad zagadnieniem spedycji reprezentowane są zasadniczo różne poglądy. Jeden z nich widzi zagadnienia spedycyjne jako wyłączony z zadań przewoźnika zespół czynności, które swym zakresem obejmują wszystkie sprawy niezwiązane bezpośrednio z czynnościami przewozu. Pogląd ten sugeruje zatem wyłączenie spedycji z działalności poszczególnych przewoźników i stworzenie z niej nadrzędnej organizacji, współdziałającej z przewoźnikiem w zakresie następujących czynności:

1. wybór najwłaściwszego dla danego przewozu środka transportu,
2. zachowanie dyscypliny przewozowej opartej na planach przewozowych,
3. jak najlepsze wykorzystanie każdego użytego do przewozu środka transportowego,
4. przyczynienie się do sprawnego i bezpiecznego przewozu przez właściwe załadowanie,
5. załatwienie wszystkich związanych z przewozem formalności oraz sprawne zorganizowanie i wykonanie czynności niezbędnych dla rozpoczęcia lub ukończenia przewozu.

Zwolennicy tego poglądu widzą umiejscowienie tak pojętej organizacji spedycyjnej w resorcie transportu drogowego.

Inne poglądy, trzymając się poprzednio omawianego kierunku, sprowadzają rolę i zadania spedycji do orga-

nizowania kombinowanych czynności przewozowych (przewozy łamane) oraz widzą spedytora, jako organizację dokonyującą wyboru właściwego środka transportowego, zabezpieczającą z jednej strony ekonomiczność transportu, a z drugiej strony zaspakajającego potrzeby klienta poprzez zapewnienie szybkiej i rytmicznej dostawy.

W poglądzie tym zarysowuje się następujący podział czynności:

1. kwalifikowane miejscowe czynności pomocnicze.
2. organizacja miejscowej dostawy i odstawy ładunków do innego środka przewozowego,
3. organizacja przewozów w transporcie łamanym,
4. organizacja ładunków zbiorowych.

Dalsze poglądy występujące w ramach omawianego kierunku włączają także do działalności spedytora prowadzenie własnych magazynów oraz widzą go jako organizatora i dyspozytora siły roboczej dla za i wyladunków, występujących przy przeładunku z jednego środka transportowego na drugi.

Kierunkiem zasadniczym tych wszystkich poglądów jest wyłączenie czynności spedycyjnych z działalności poszczególnych przewoźników oraz nadrzędna w pewnym stopniu rola spedytora w stosunku do przewoźników w zakresie współdziałania z nim przy organizowaniu przewozu ładunków. Prowadziłoby to zatem do li-

kwidacji dotychczasowej gestii poszczególnych przewoźników w odniesieniu do czynności spedycyjnych i utworzenia ze spedycji odrębnej niezależnej od przewoźników instytucji, umiejscowionej w resorcie transportu drogowego.

Przeprowadzając w ramach tych poglądów adaptację doświadczeń radzieckich do warunków polskich, reprezentanci tych poglądów próbują połączyć w jedną organizację spedycyjną, umiejscowioną w resorcie transportu drogowego, wszystkie czynności spedycyjne, prowadzone w ZSRR przez kolej, w ramach Zjednoczenia Transportowo - Spedycyjnych Biur Kolejowych („OTEK“, „DORTEK“, „TEK“, i „UTEK“) oraz czynności spedycyjne prowadzone w zakresie transportu samochodowego przez przedsiębiorstwo spedycyjne „Autotek“.

Błędem powyżej wymienionego kierunku wydaje się niedostosowanie go do warunków działalności polskiego systemu transportowego. Przedstawiona koncepcja adaptacji zbyt odbiega od doświadczeń uzyskanych w transporcie radzieckim i idzie w niewłaściwym kierunku dla warunków polskich.

Nawet w warunkach wielkiego obszaru działalności transportu w ZSRR jest zachowana ścisła łączność działalności spedycyjnej z przewoźnikiem i istnieje podporządkowanie poszczególnym przewoźnikom organizacji spedycji. W ZSRR spedycja działająca w ramach kolei, a prowadzona przez „Zjednoczenie Transportowo-Spedycyjnych Biur Kolejowych („OTEK“) ma następujące zadania:

1. organizacja czynności transportowo-spedycyjnych na stacjach kolejowych, w portach i przystaniach, w miastach, w głębi kraju, na budowach i w zakładach przemysłowych,
2. organizacja dostawy ładunków ze składu nadawcy do składu odbiorcy,
3. organizacja i kierownictwo przewozu ładunków w pojemnikach,
4. organizowanie łączenia i grupowania drobnicy w stacyjnych i miejskich magazynach dla ułatwienia nadawania jej w przesyłkach całowagonowych i w pociągach zmarszrutyzowanych, mobilizowanie i kierowanie przesyłkami na trasy mało wykorzystywane.
5. wprowadzanie w jak najszerszym zakresie mechanizacji czynności ładunkowych wykonywanych przez podległe biura transportowo-spedycyjne,
6. zorganizowany wywóz ze stacji nadchodzących przesyłek i dowóz do stacji ładunków wysyłanych koleją,
7. samochodowy przewóz przesyłek, przebiegających przez większe węzły tranzytem i nie przyjmowanych przez kolej ze względu na krótką odległość przewozu,
8. wykonywanie czynności transportowo-spedycyjnych przy przewozie przesyłek w obrocie zagranicznym,
9. organizacja składowania i
10. wykonywanie innych czynności transportowo-spedycyjnych.

Dla realizacji tych zadań na Zjednoczenie nakłada się następujące obowiązki:

- a) organizacji węzłowych, liniowych, miejscowych i innych biur transportowo-spedycyjnych z prawami punktów taryfowych w zakresie przyjmowania i wysyłania przesyłek i bagażu wszelkimi sposobami przewozu, biur ładunkowych, punktów obsługi pojemników oraz innych zakładów usługowych;
- b) rozpatrywania i zatwierdzania kwartalnych i rocznych planów produkcyjno-finansowych, bilansów i sprawozdań biur swojej sieci;
- c) opracowywania planów inwestycyjnych;
- d) zawierania umów z organizacjami transportowymi i ładunkowymi innych resortów;
- e) zawierania umów w sprawie wykonania czynności transportowo-spedycyjnych i ładunkowych;
- f) instruowania biur transportowo-spedycyjnych i ładunkowych w zakresie zagadnień dotyczących ich działalności.

Do sieci Zjednoczenia Transportowo-Spedycyjnego „OTEK“ należą transportowo-ekspedycyjne biura drogowe („DORTEK“), funkcjonujące przy zarządach kolei i podporządkowane „DORTEK“ biura transportowo-spedycyjne („TEK“) z siedzibą w miastach oraz ośrod-

kach przemysłowych i rolniczych. Te biura transportowo-spedycyjne mają swoje oddziały i agencje. W większych węzłach (np. w Moskwie) organizuje się węzłowe biura transportowo-spedycyjne („UTEK“), podporządkowane bezpośrednio Zjednoczeniu „OTEK“.

Do podstawowych zadań biur transportowo-spedycyjnych należą:

- a) sprawna obsługa klienteli kolei w zakresie czynności transportowo-spedycyjnych;
- b) przeniesienie czynności ładunkowych kolei w pobliże przedsiębiorstw przemysłowych i rolniczych oraz składów klienteli przez organizowanie przy nich oddziałów i agencji do przyjmowania i wydawania przesyłek oraz
- c) grupowanie i łączenie przesyłek drobnych.

Szczególnie ważne znaczenie mają biura transportowo-spedycyjne w zakresie organizacji przewozów drobnych. Prawidłowa organizacja tych przewozów zwalnia dużą ilość wagonów potrzebnych do wykonania państwowego planu przewozów, skraca prace stacji sortowniczych, zapewnia bezpieczeństwo przesyłek, przyspiesza ich dostawę, dzięki czemu wzmacnia również tempo obrotu towarowego. Biura transportowo-spedycyjne kolei są punktami taryfowymi i uczestniczą w bezpośredniej komunikacji: kolejowej, mieszanej kolejowo-wodnej i międzynarodowej.

Biura transportowo-spedycyjne wykonują następujące czynności:

- 1) przyjmowanie i wydawanie przesyłek we własnych składach oraz w składach klientów,
- 2) transport drogowy ze składów klientów do stacji lub przystani i odwrotnie,
- 3) grupowanie i łączenie przesyłek drobnych oraz przygotowanie wagonów zbiorowych,
- 4) przewozy w pojemnikach,
- 5) opakowywanie, przepakowywanie, obszywanie i cechowanie przesyłek,
- 6) dokonywanie celno-spedycyjnych i innych czynności związanych z przewozem przesyłek w komunikacji międzynarodowej,
- 7) przechowywanie ładunków we własnych składach na zlecenie klientów,
- 8) transport drogowy przesyłek tranzytowych na węzłach kolejowych i w miejscach przeładunku na podstawie umów z koleją i żegluga,
- 9) dozorowanie przesyłek przez własnych konwojentów¹⁾.

Poza transportem kolejowym istnieje w warunkach wielkiego obszaru ZSRR działalność spedycyjna w zakresie transportu samochodowego. Prowadzona przez przedsiębiorstwa transportowo-spedycyjne, obejmujące drogi i szlaki odznaczające się dużym nasileniem potoków ładunkowych (samochodowych). Poza tym działalność spedycyjną — obok podstawowej działalności przewoźnika samochodowego — wykonują także obwodowe trusty samochodowe, działające w każdej republice radzieckiej²⁾.

Jak z powyższego wynika, działalność spedycyjna w ZSRR wchodzi w zakres działalności poszczególnych przewoźników, a więc wyłączenie z zakresu działania przewoźników czynności spedycyjnych w warunkach małego stosunkowo polskiego obszaru komunikacyjnego byłoby tym bardziej błędne. Wyłączenie tych czynności wzgl. dzielenie odpowiedzialności za ich wykonanie z wyodrębnioną z działalności przewoźnika instytucją spedycyjną spowodowałoby osłabienie działalności handlowej i eksploatacyjnej poszczególnych przewoźników, gdyż dzieliłaby we współdziałaniu ze spedytorem i to działającym w formie raczej nadrzędnej, najbardziej istotne dla przewoźnika czynności jak np.:

1. wybór najwłaściwszego dla danego przewozu środka transportu a więc np. na kolei wybór rodzaju wagonu dla określonego ładunku,
2. zachowanie dyscypliny przewozowej opartej na planach przewozowych,
3. jak najlepsze wykorzystanie każdego użytego do przewozu środka transportowego,

¹⁾ Organizacja pracy handlowej na kolejach ZSRR, E. Kułagin i M. Szamajew str. 355 i 356 tłumacz. z rosyjskiego — Wydawnictwa Komunikacyjne 1953.

²⁾ z referatu P.T.E. dn. 3.2.55 r.

4. przyczynianie się do sprawnego i bezpiecznego przewozu przez właściwe załadowanie.

Wydaje się oczywiste, że pierwsze trzy punkty należą do zasadniczej czynności przewoźnika i powierzenie ich nawet w zakresie współdziałania jakiejś nadrzędnej spedycyjnej organizacji wydaje się zupełnie nieuzasadnione, ponieważ są to podstawowe czynności aparatu handlowego poszczególnych przewoźników. Właściwe organizowanie tych czynności stanowi jedną z najistotniejszych części pracy przewoźników, za którą ponoszą oni pełną odpowiedzialność.

W odniesieniu do punktu 4 — sprawa właściwego załadunku — wydaje się, że jest rzeczą jak najbardziej właściwą stworzyć bezpośrednie zainteresowanie kolei we właściwym organizowaniu za i wyładunku, szczególnie jeżeli chodzi o tory ogólnowyładunkowe. Takie ujęcie, spowoduje przyspieszenie zmechanizowania za i wyładunku na torach ogólnowyładunkowych w myśl zasady, że mechanizacja powinna należeć do tego, kto dysponuje terenem, na którym odbywa się załadunek wzgl. wyładunek.

Drugim zasadniczym błędem powyżej omówionych poglądów wydaje się umiejscowienie działalności spedykcji w resorcie transportu drogowego. Szczególnie w warunkach polskich, tj. stosunkowo małego obszaru komunikacyjnego, dominującym środkiem transportu w ogólnym systemie transportowym jest transport kolejowy. Stąd wynika, że zadania innych rodzajów transportu występują zasadniczo, jako działalność uzupełniająca w stosunku do działalności kolei.

Dlatego też jeżeli przyjmiemy, że w warunkach polskich głównym zadaniem spedykcji jest organizowanie przewozów wówczas, gdy przy przewozie danego ładunku używany jest więcej niż jeden rodzaj transportu, — to należy stwierdzić, że w warunkach polskich — rozumiana w ten sposób spedykcja, może być umiejscowiona jedynie w ramach działalności dominującego rodzaju transportu, a więc w ramach działalności przewoźnika kolejowego. Natomiast w transporcie samochodowym i wodnym śródlądowym spedykcja rozumiana jako szereg czynności handlowych i eksploatacyjnych (np. organizowanie przewozów w ramach regularnych linii samochodowych), powinna być włączona do zwykłej działalności handlowej przewoźnika samochodowego, z tym, że może ona stanowić dział jego pracy, który — można się umówić, że nazywa się działem spedykcji, handlowym itp. W transporcie samochodowym zatem w warunkach polskich nie wydaje się potrzebne dokonanie takiego wyodrębnienia spedykcji, jakie jest zrobione w transporcie samochodowym w ZSRR („Autotek”), z uwagi na rozmiar działalności naszego transportu sa-

mochodowego w warunkach stosunkowo małego obszaru komunikacyjnego.

Reasumując wydaje się, że w warunkach polskich może być prawidłowa następująca koncepcja organizacyjna spedykcji krajowej:

1. rola i organizacja spedykcji — w warunkach polskich powinna być zasadniczo taka sama jak w ZSRR z tym, że powinna być uwzględniona skala obydwóch obszarów komunikacyjnych. Spedykcja krajowa powinna zatem objąć zadania należące do działalności Zjednoczenia Transportowo-Spedycyjnych Biur Kolejowych i powinna być umiejscowiona w resorcie kolei. W dalszym rozwoju działalności spedykcji należałoby się zastanowić nad stworzeniem w ramach działalności resortu kolei odpowiedników „OTEK”, „DORTEK”, „TEK” i „UTEK”.

2. Z uwagi na mały w stosunku do ZSRR obszar działalności transportu, czynności spedycyjne w transporcie samochodowym nie wymagają wyodrębnienia i powinny należeć do zwykłych czynności aparatu handlowego (eksploatacyjnego) transportu samochodowego.

3. Dla działalności terenowej — w zakresie organizowania prawidłowej działalności transportu lokalnego i współdziałania tego transportu z transportem kolejowym — można się zastanowić czy nie opłacałoby się utworzyć wojewódzkich przedsiębiorstw spedycyjnych, podległych prezydiom wojewódzkich (miejskich) rad narodowych, które to przedsiębiorstwa przejęłyby czynności organizowania przewozów w zakresie transportu lokalnego, a także organizowałyby prawidłowe wykorzystywanie środków transportowych w zakresie współdziałania różnych rodzajów transportu lokalnego przy przewozie ładunków. Nadzór nad działalnością tych przedsiębiorstw mogłyby sprawować działy transportu i łączności WKPG oraz wydziały komunikacji drogowej PWRN. Poza tym przedsiębiorstwa te mogłyby prowadzić gospodarkę magazynami publicznymi na terenie poszczególnych województw, co przyczyniłoby się do lepszego wykorzystywania powierzchni magazynowych w kraju. Magazyny publiczne mogłyby zostać utworzone z magazynów, na które byłby cofnięty przydział tym użytkownikom, którzy nie wykorzystują przyznanej im powierzchni magazynowej. Magazyny publiczne byłyby wykorzystywane przez tych użytkowników, którzy czasowo mają do zamagazynowania więcej towaru, niż może pomieścić się w posiadanej przez nich stałe powierzchni magazynowej. Poza tym wojewódzkie przedsiębiorstwa spedycyjne mogłyby mieć gestię nad organizacją dostarczania siły roboczej do przeładunków, co w znacznym stopniu przyczyniłoby się do likwidacji marnotrawienia siły roboczej, występującego z powodu braku dotychczasowego kompleksowego ujęcia w skali terenowej organizacji zatrudnienia siły roboczej przy pracach za i wyładunkowych.

Narada w sprawie terenowego planowania przewozów w transporcie drogowym

Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego — Departament Komunikacji i Łączności zorganizowała w dniu 5 kwietnia br. konferencję-naradę, poświęconą omówieniu zagadnień operatywnego planowania przewozów w transporcie drogowym, dotychczasowych doświadczeń i wyników w tym zakresie oraz przedyskutowaniu zamierzanych zmian w obowiązującej obecnie metodologii.

W naradzie wzięli udział przedstawiciele Departamentu Planów Terenowych i Lokalizacji PKPG i Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego, kierownicy działów transportu i łączności Wojewódzkich Komisji Planowania Gospodarczego, kierownicy wydziałów komunikacji drogowej Prezydiów Wojewódzkich Rad Narodowych, przedstawiciele Centralnego Zarządu PKS i dyrektorzy niektórych okręgów PKS, przedstawiciele służb transportowych szczebla resortowego z niektórych ministerstw gospodarczych oraz pracownicy naukowcy Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Szczecinie.

Dyrektor Departamentu Komunikacji i Łączności **St. Mroczek**, otwierając naradę, powiedział, że konferencja ma na celu omówienie bardzo ważnej dla pracy transportu drogowego sprawy, a mianowicie planowania rocznego i operatywnego przewozów w trybie terenowym. Wprowadzone w ubiegłym roku zarządzeniem Przewodniczącego PKPG planowanie przewozów ma za sobą już pewien okres czasu, w ciągu którego mogło się ono wykazać swoją przydatnością, względnie nieprzydatnością w obecnej formie dla realizacji konkretnych zadań terenowych w zakresie bilansowania zdolności przewozowej z potrzebami przewozowymi terenu, jak również w zakresie koordynacji pracy przewozowej środków transportowych w terenie. Mogło ono wykazać w jakiej mierze te metody planowania, które zostały zastosowane, mogą służyć jako praktyczny instrument w realizacji tych zadań, jakie stoją przed terenowym aparatem planowania, tj. Wydziałami Komunikacji Drogowej i Wojewódzkimi Komisjami

Planowania Gospodarczego, realizującymi w terenie podstawowe zadania transportowe.

Dyskusja powinna być mocno krytyczna i dotyczyć tego wszystkiego co w metodzie planowania jest niesłuszne, wtedy dopiero przyniesie właściwe rezultaty. Dyskusja wzbogacona odpowiednimi wnioskami, dotyczącymi ustalenia planowania terenowego, pozwoli zrobić metodę planowania w transporcie drogowym instrumentem lepszym, aby osiągnąć coraz lepsze uporządkowanie spraw transportowych w terenie i lepsze wykorzystanie środków transportowych.

Porządek obrad przewidywał wygłoszenie trzech referatów z ramienia PKPG na temat planowania i terenowej koordynacji przewozów, po których nastąpiła dyskusja.

Referat na temat teoretyczno-naukowych podstaw planowania przewozów w transporcie wygłosił Naczelnik Wydziału w Dep. Komunikacji i Łączności **Zb. Wojterkowski**, który określił na wstępie, że plan przewozów jest opracowywany na podstawie marksistowsko-leninowskiej nauki o prawach rozwoju społeczeństwa w oparciu o przodujące osiągnięcia nauki i techniki, w oparciu o poznanie prawa proporcjonalnego, planowego rozwoju gospodarki narodowej, mające na względzie zabezpieczenie wykonania podstawowego prawa ekonomiki socjalistycznej. Zadaniem planowania przewozów jest ustalenie wielkości i rodzaju przewozów przy zachowaniu następujących zasad: 1. plan przewozów powinien zapewnić pełne pokrycie zapotrzebowania mas pracujących, gospodarki narodowej i innych potrzeb na przewozy; 2. plan przewozów powinien zapewnić racjonalny, ekonomicznie uzasadniony podział pracy przewozowej pomiędzy poszczególne środki transportu; 3. plan przewozów powinien zapewnić racjonalne wykorzystanie taboru transportowego i urządzeń transportowych; 4. plan przewozów powinien zabezpieczyć zlikwidowanie nieracjonalnych przewozów. Omówiono również te czynniki, których znajomość jest niezbędna dla określenia prawidłowego planu przewozu ładunków, jak: rozmieszczenie punktów produkcji i jej poziomu, stopień specjalizacji przedsiębiorstw wytwarzających, sezonowość produkcji, charakter i właściwości towarów, rozmieszczenie i wielkość zapotrzebowania na towary oraz stan sieci komunikacyjnej i istniejące powiązania komunikacyjne.

W dalszej części referatu omówione zostały kryteria podziału przewozów pomiędzy poszczególne środki transportu.

Referent podał w swoim referacie charakterystykę metody bilansowej, metody ustalania planu przewozów w oparciu o współczynniki przewozowości i — najsluszniejszą ze znanych metod — oparcie planu na regionalnych bilansach materiałowych i na planie międzyregionalnych potoków ładunków, albo inaczej metody oparcia planu o bilanse ekonomiczno-transportowe.

Referent podał główne zasady obowiązującej obecnie metodologii, które należy brać pod uwagę w dyskusji przy ocenie ich słuszności i które sprowadzają się do następujących zagadnień: 1) plan przewozów opracowuje się oddolnie, 2) plan przewozów opracowuje się na podstawie podstawowej działalności jednostki gospodarczej opracowującej plan, 3) plan przewozów opracowuje nadawca masy ładunkowej, 4) zgłoszenia przewozowe powinny zakładać możliwie pełne wykorzystanie własnego transportu, 5) działalność koordynacyjną w zakresie planowania terenowego prowadzą WKD i WKPG a w zakresie planowania centralnego PKPG.

Następny referat na temat dotychczasowych doświadczeń i wyników w zakresie terenowego planowania przewozów wygłosił Naczelnik Wydziału w Dep. Komunikacji i Łączności **K. Kołyszko**. Mówca stwierdził, że rok 1954 był okresem przełomowym tak dla organów planowania terenowego, tj. WKD i WKPG, jak i przedsiębiorstw przewozów publicznych, przedsiębiorstw branżowych i transportu własnego na to, że był to pierwszy rok działania zarządzenia Przewodniczącego PKPG Nr 235, którego celem było uporządkowanie zagadnienia planowania przewozów wszystkimi środkami transportu śródlądowego i ujednolicenie metody i trybu opracowania tych planów. Omówiona została współpraca działów transportu i łączności WKPG i Wydziałów Komunikacji Drogowej, która

dotychczas była całkowicie niezadowalająca i wymaga w dyskusji naświetlenia przyczyn i wysunięcia wniosków na przyszłość dla dokonania przełomu, który przyczyni się do pogłębienia metody planowania przewozów i wypracowania jej nowych bardziej niż dotychczas przydatnych form.

Mówca poruszył dalej powszechne i podstawowe niedociągnięcia jednostek gospodarczych, zobowiązanych do operatywnego planowania przewozów, które hamują i niekształcą wprowadzenie nowej metody planowania w terenie. Z kolei scharakteryzował te wszystkie uwagi i wnioski WKPG w zakresie metodologii i trybu operatywnego planowania przewozów ładunków wg obowiązującej instrukcji, które w okresie 1954 r. zostały przez WKPG wysunięte dla wykorzystania ich przy dalszym doskonaleniu metody planowania.

Na zakończenie referent zaproponował do oceny uczestników narady kierunek zmian w stosunku do obecnie obowiązującego systemu, mający na celu dokonanie pewnych uproszczeń w obecnej fazie planowania i stworzenie pełniejszej przydatności planowania przewozów dla kształtowania polityki przewozowej na terenie województwa.

Ostatni referat wygłosił st. insp. w Dep. Kom. i Łączn. **H. Müller**. Tematem referatu było omówienie dotychczasowych wyników i doświadczeń terenowej koordynacji przewozów, której przejawem prawidłowego działania jest poprawa sytuacji transportowej w zakresie następujących zasadniczych elementów: 1) prawidłowe zabezpieczenie terenowych potrzeb transportowych w zakresie przewozu osób i towarów; 2) zabezpieczenie właściwego wykorzystania środków transportowych; 3) zabezpieczenie racjonalnej współpracy pomiędzy różnymi rodzajami transportu.

Referent omówił następnie działalność terenowej koordynacji przewozów w zakresie przewozu osób, a w szczególności przy rozwiązywaniu zagadnienia przewozów pracowniczych, podkreślając poważne osiągnięcia WKPG-Stalinogród przy dowozie przede wszystkim górników i hutników. Na przykładzie działalności WKPG-Białystok mówca wykazał jakie możliwości istnieją w usprawnieniu transportu województw przy dobrej pracy terenowej koordynacji przewozów.

Mówca wiele uwagi poświęcił organizacji współpracy Departamentu Komunikacji i Łączności z WKPG Stalinogród i Opole w zakresie przyspieszenia tempa realizacji uchwały Prezydium Rządu Nr 323/52 r. w sprawie przejmowania zadań transportu kolejowego w przewozach na krótkie odległości przez transport samochodowy. Prace wyjściowe opracował międzyresortowy zespół w oparciu o dokonaną analizę przewozów na krótkich odległościach w rejonach 10 węzłów Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, które pozwolą WKPG Stalinogród i Opole przyspieszyć tempo realizacji wymienionej uchwały.

Ogółem w ożywionej dyskusji zabrakło głosu 20 uczestników narady, w tym 10 kierowników działu transportu i łączności z WKPG Poznań, Wrocław, Rzeszów, Szczecin, Stalinogród, Gdańsk, Opole, Bydgoszcz, Kielce i Koszalin, 5 przedstawicieli wydziałów komunikacji drogowej Prez. WRN Kielce, Lublin, Stalinogród, Opole i Gdańsk, 4 przedstawicieli kierownictwa Państwowej Komunikacji Samochodowej z Wrocławia, Gdańska oraz z Centralnego Zarządu PKS z Warszawy oraz adiunkt katedry ekonomiki transportu drogowego WSE w Szczecinie. Poruszano najistotniejsze przyczyny niedostatecznej w chwili obecnej dyscypliny w zakresie planowania przewozów polegające na:

- 1) niedostatecznie jasno sprecyzowanym w instrukcji udziale przewoźników w otrzymywaniu planowych zadań przewozowych,
- 2) braku rygorów i sankcji w przypadku nieskładania planów w ogóle lub składania zapotrzebowań nierealnych,
- 3) braku krótkookresowych planów wykonawczych dla przedsiębiorstw przewozowych dla zorganizowania przez nich planowej obsługi przewozowej terenu,
- 4) braku sprawozdawczości składanej przez transport samochodowy publiczny, branżowy i własny dla władz terenowych (WKPG i WKD), co nie pozwala na dostateczną kontrolę wykonywanych przewozów,

5) pominięciu w obowiązku planowania przewozów niektórych resortów gospodarczych, jak Min. Gospodarki Komunalnej, Min. PGR-ów i Min. Przemysłu Drobego i Rzemiosła, których udział w ogólnych przewozach transportem drogowym jest znaczny,

6) nieskoordynowaniu rozdziału taboru samochodowego w powiązaniu z potrzebami terenowymi i planowaniem dla nich przewozów,

7) braku asortymentowego planowania przewozów w PKS i powiązania planów eksploatacyjnych PKS ze zgłoszeniami nadawców,

8) braku jakiegokolwiek udziału w planowaniu przewozów jednostek organizacyjnych władz terenowych szczebla powiatowego, tj. wydziałów komunikacji drogowej Prez. Powiatowych Rad Narodowych i Powiatowych Komisji Planowania Gospodarczego,

9) braku właściwej współpracy WKPG z WKD z powodu nieustawienia odpowiedzialnych komórek planowania i koordynacji przewozów transportu drogowego w wydziałach komunikacji drogowej.

Przedstawiciele WKPG Wrocław, Rzeszów i Kielce mówiły o zorganizowanych na ich terenie kursokonferencjach instruktażowych, które w znacznej mierze podniosły dyscyplinę planowania przewozów.

Wiele miejsca poświęcono współpracy WKD i WKPG z PKS i tym wszystkim trudnościom i niedociągnięciom, z którymi PKS spotyka się w terenie. Uwagi w dyskusji dotyczące Państwowej Komunikacji Samochodowej można by ująć następująco:

1) Dla zorganizowania wszystkich przewozów, których teren wymaga od PKS-u, należy wyposażyć przewoźnika publicznego również w tabor niskopodłazowy poniżej 3 t, przyczepy dłuźcowe, tabor ciężki do przewozu ładunków wysokopodłazowych, tj. ciągniki ciężkie i przyczepy.

2) Zrewidować rozdział taboru PKS na województwa dla uniknięcia niedoborów i nadwyżek taborowych.

3) Wyraźnie sprecyzować udział innych jednostek gospodarczych w przewozach zarobkowych publicznych, jak np. POM, PTSŁ itp

4) Wprowadzić większe rygory za przetrzymywanie taboru PKS pod czynnościami ładunkowymi i podwyższyć opłaty z tego tytułu.

5) W przypadku dokonywania przewozów przez PKS, nie ujętych w możliwych do ujęcia w planach przewozów, wprowadzić obowiązek dokonania tych przewozów po godz. 16-tej po wyższej taryfie.

6) Zaostrzyć sankcje za niestosowanie przepisów o wykorzystaniu próżnych przebiegów.

7) Wprowadzić ewidencję wszystkich otrzymywanych zleceń w celu kontroli w jakich przypadkach PKS odmawia świadomie usług.

8) Ustawiać plany eksploatacyjne PKS w oparciu o potrzeby ekonomiczne dla zagwarantowania wszystkich przewozów ekonomicznie dla transportu samochodowego uzasadnionych.

9) Zwrócić szczególną uwagę na rozwój komunikacji pasażerskiej, która w obecnym okresie wymaga specjalnego potraktowania z uwagi na duże braki w zaspokojeniu potrzeb terenu.

10) Zapewnić PKS-owi możliwości szerszego rozwoju w terenie m. in. przez przekazywanie obiektów nadających się dla potrzeb transportu samochodowego na cele ekspozytur i stacji terenowych PKS.

Dyskusję podsumował Dyr. St. Mroczek, stwierdzając, że w wypowiedziach przebiegała głęboka troska o przekształcenie planowania przewozów w instrument skutecznej walki o podniesienie dyscypliny przewozów i o zapew-

nienie wykorzystania środków transportu drogowego dla wykonania przewozów potrzebnych gospodarce narodowej. Podstawy metodologiczne są słuszne i należy na nich budować bardziej przydatny system, zmieniając i usprawniając to wszystko, co stwarza bardziej potrzebne i przydatne formy planowania. Słuszne jest zmniejszenie pracochłonności obecnego systemu, tak, aby aparat terenowy mógł tym skuteczniej skoncentrować swoją uwagę na ekonomicznej analizie planów i bilansów przewozowych.

W dotychczasowym ujęciu przewoźnik istotnie był oderwany od nadawcy; teraz dzięki krótkookresowym planom otrzyma on instrument dla organizowania przewozów. Również niezbędne i konieczne jest przejście na planowanie przewozów w/g asortymentów. Musi nastąpić także zmiana stosunku WKD oraz WKPG do planowania przewozów, tak, aby treścią pracy nad planem była realność, dokładna analiza i właściwy podział zadań na środki transportowe. Należy szczególnie wnikliwie dokonywać analizy pracy transportu własnego i branżowego, dokonać zmiany w ustawieniu fachowym, kadrowym i organizacyjnym aparatu planowania terenowego, należy rozwinąć szeroką akcję instruktażową.

Dyscyplina planowania przewozów w zakładach, centralnych zarządach i resortach musi być wzmocniona; zastosujemy się jeszcze dodatkowo nad ustaleniem sankcji, które mogłyby wzmocnić tę dyscyplinę.

Rozszerzenie planowania na jednostki nieobjęte działaniem instrukcji będzie mogło być dokonywane przez uchwały Wojewódzkich Rad Narodowych, co znajdzie swój wyraz w nowej instrukcji. Instrukcja o planowaniu przewozów zostanie w najbliższym czasie zrewidowana przez wprowadzenie zmian, które poruszono w dyskusji, a więc dotyczących planów krótkookresowych, przez zlikwidowanie planów miesięcznych, wprowadzenie sprawozdawczości, rozszerzenie resortów planujących itp.

Wiele miejsca mówca poświęcił PKS, stwierdzając, że rola PKS w systemie transportowym kraju jest b. duża, gdyż jest to najlepsza forma i najbardziej postępową organizacją transportu samochodowego. PKS musi ściśle współdziałać z WKD i WKPG w umacnianiu dyscypliny przewozowej. PKS należy jak najbardziej pomagać w jej rozwoju i dawać pierwszeństwo; jednak PKS musi również zrewidować swoje podejście do planowania przewozów, gwarantując bezwzględne dokonanie przewozów planowanych.

Zadania planowe PKS powinny być skoordynowane z potrzebami terenu, a potrzeby terenu muszą korespondować z zadaniami Narodowego Planu Gospodarczego. Pogłębienie metody planowania przez ustalanie asortymentów przewozowych w/g województw wyeliminuje zasadnicze dotychczasowe rozbieżności.

Również rozwój przedsiębiorstw branżowych w terenie musi spotkać się z wyraźną postawą i pomocą ze strony WKD i WKPG.

Dla skoordynowania rozdziału taboru z planowaniem przewozów w nowej instrukcji zapewniony zostanie udział WKD i WKPG w rozdzielnictwie pojazdów, co, rzecz jasna, wzmocni autorytet władz terenowych i podniesie dyscyplinę planowania przewozów. Udział taboru nieuspołecznoniego w przewozach powinien stać się i zdecydowanie maleć.

W zakończeniu mówca stwierdził, że zadania w zakresie transportu drogowego są trudne, a dotychczasowa działalność była w dużej mierze nienależyta. Stać nas na to, aby zadania te wykonać właściwie. Należy w dalszym ciągu prowadzić skuteczną walkę na odcinku wzmocnienia dyscypliny przewozowej, gdyż nie ma sprzecznych interesów między działalnością Wydziałów Komunikacji Drogowej, Wojewódzkimi Komisjami Planowania Gospodarczego i Państwową Komunikacją Samochodową, a wprost przeciwnie — jest to jeden terenowy organizm transportowy.

K. K.

TRANSPORTOWCY PISZA...

W. WĘGIELEK (Warszawa)

Ważne porozumienie między CRS „Samopomoc Chłopska” i PKS

Jedną z głównych bolączek transportu CRS „Samopomoc Chłopska” jest konieczność wykonywania dużej ilości dalekich jazd, co zmniejsza potencjał taboru przeznaczanego do bezpośredniej obsługi potrzeb wsi oraz powoduje marnotrawstwo taboru w postaci niepełnych i próżnych przebiegów. Te i inne przyczyny spowodowały powstanie znacznych niedoborów taborowych.

W tych warunkach Zarząd Transportu CRS „Samopomoc Chłopska” zwrócił się do Centralnego Zarządu PKS o przeprowadzenie zakrojonej na szeroką skalę akcji zacieśnienia wzajemnej współpracy w celu pokrycia występujących braków taboru oraz usunięcia dotychczasowych braków i niedociągnięć we wzajemnej współpracy. W wyniku wstępnych rozmów uzgodniono konieczność zawarcia umowy generalnej. Przedmiotem tej umowy będzie zapewnienie przez PKS obsługi potrzeb przewozowo-spedycyjnych placówek terenowych CRS w zakresie:

- 1) przejęcia przewozu ładunków na odległość ponad 50 km,
- 2) obsługi PZGS we wszystkich przypadkach występującego niedoboru taborowego.

Równocześnie uzgodniono, że przed podpisaniem umowy oraz przejęciem przewozów na terenie całego kraju — zostanie przeprowadzona próba na terenie woj. lubelskiego. Przeprowadzenie próby pozwoli na wypracowanie metody współpracy dostosowanej do różnorodnych potrzeb przewozowych i spedycyjnych.

W dniu 25 marca br. odbyła się w Lublinie narada transportowców CRS i PKS, zorganizowana staraniem WZGS Lublin. Według oceny tego WZGS — tabor podległych organizacyjnych PZGS nie wystarcza na całkowite pokrycie występujących potrzeb przewozowych. Niezależnie bowiem od momentów szczytowego zapotrzebowania na tabor w okresie jesiennym — występujące braki można oszacować na 30%. Wynika to z wybitnie rolniczego charakteru tego rejonu, a głównie ze słabej sieci kolejowej. Znaczna odległość GS od stacji kolejowych (dochodząca do kilkudziesięciu kilometrów) oraz niemożność korzystania z transportu kolejowego przy rozprowadzaniu towarów z magazynów central branzowych stwarzają zwiększone zapotrzebowanie na transport samochodowy. Np. odległość PZGS we Włodawie, Białej Podlaskiej, Łukowie i in. od magazynów zaopatrzenia wynosi ponad 100 km, o odległość GS w Zakrzewiu i Wysokim — ponad 50 km. Jednocześnie specyficznie trudne warunki jak zły stan dróg (przy obsłudze GS) oraz długotrwałe przestoje związane z odbiorem przesyłek z magazynów central branzowych — utrudniają racjonalne wykorzystanie taboru. Można tu przytoczyć fakty, że odległość GS Dubienko od Hrubieszowa wynosi 46 km, w tym 13 km drogi polnej nie nadającej się do transportu samochodowego wiosną i jesienią. Podobnie z Puław do GS Janów — kilkanaście kilometrów polnej drogi.

Doceniając te trudności, PKS zadeklarowała przejęcie wszystkich przewozów ponad 50 km, co zwolni duże ilości taboru PZGS do bezpośredniej obsługi GS oraz przejęcie przewozów dla około 30 wytypowanych wspólnie GS.

Trzeba stwierdzić, że rozszerzenie współpracy z PKS przyniesie znaczne oszczędności, szczególnie na odcinku dalekich przewozów. Jak stwierdzono — tabor

PZGS i WZGS Lublin wykonywał ponad 500 dalekich jazd miesięcznie (ponad 50 km). Jazdy te były związane głównie z odbiorem towarów z magazynów central branzowych. Wskutek długotrwałych przestojów związanych z odbiorem przesyłek oraz znacznych odległości — samochodami tymi można było wykonać przeważnie tylko jeden kurs dziennie. Wynika z tego, że około 20 samochodów dziennie można będzie obecnie skierować dodatkowo do bezpośredniej obsługi GS. Ponadto samochodami tymi wysyłano po odbiór przesyłek branzystów CRS oraz minimum 2 robotników spełniających funkcje ładowaczy i konwojentów. Obecnie robotników tych zastępują miejscowi robotnicy PKS, co pozwoli na zaoszczędzenie około 1000 roboczodni miesięcznie, które będą mogły być wykorzystane przy obsłudze GS.

Nie można przy tym zapominać, że większość dalekich jazd była dotychczas wykonywana z ładunkiem w jedną stronę! Tymczasem, jak wynika z wypowiedzi przedstawicieli PKS — duża ilośćjazd zostanie obecnie przejęta przez regularną komunikację towarową, co zwiększy wykorzystanie ładowności i przebiegu samochodów. W celu lepszego wykorzystania przebiegu tych samochodów — PKS ma zamiar przerzucić do Lublina duże ilości klinkieru z Izbiicy, cegły z Kraśnika itp. Przyniesie to gospodarce transportowej poważne oszczędności.

Największa dyskusja wywiązała się nad sprawą odbioru towarów z magazynów central branzowych oraz nad sprawą wyładunku przesyłek w GS. Do tej pory czynności odbioru wykonywali branzysty CRS. PKS odmówiła przejęcia tych czynności, ponieważ przesyłki należy odbierać według ilości sztuk, metrów lub kilogramów, sprawdzając wymiary, gatunki itp. Pracownicy PKS nie mogą posiadać dostatecznego przygotowania fachowego, ażeby móc zapewnić bezusterkowy odbiór tak różnorodnych towarów, jakie stanowią przedmiot obrotu ze wsi. Istniałaby wobec tego obawa, że nie byłyby stworzone właściwe warunki zabezpieczające dostawy dla wsi, lecz przeciwnie — mogłoby to spowodować zaburzenia znacznie utrudniające tę wymianę. Sprawy tej nie uzgodniono ostatecznie i postanowiono, aby czynności odbioru dokonywali w dalszym ciągu branzysty CRS do czasu powzięcia ostatecznej decyzji przez władze zwierzchnie CRS i PKS. Trzeba tu nadmienić, że na innych terenach, jak np. w woj. krakowskim i poznańskim odbiór towarów został znacznie usprawniony i przesyłki są wydawane do przewozu w pojemnikach.

Nie uzgodniono również ostatecznie sprawy wyładunku towarów w GS. Tutaj także czynności wyładunkowe wykonywane są przez robotników GS i PKS nie zgadza się na przejęcie tych czynności. Jak podawaliśmy — odległości od stacji kolejowych do GS wynoszą od 20 do 60 kilometrów i w tych warunkach wożenie robotników PKS samochodami stanowiłoby znaczne marnotrawstwo sił roboczych. Sprawa ta również zostanie dodatkowo uzgodniona.

W zakończeniu obrad postanowiono, że przejęcie przez PKS przewozów nastąpi z dniem 1 kwietnia br. na okres jednego miesiąca. Wyniki tej współpracy pozwolą na opracowanie umowy generalnej, o czym wspominaliśmy na wstępie. Jednocześnie postanowiono, aby umowy szczegółowe były podpisane bezpośrednio z GS (a nie jak dotychczas z PZGS), dzięki czemu zostanie uzyskany bliższy kontakt, co pozwoli na lepsze poznanie i zaspokojenie potrzeb wsi.

DZIAŁ INFORMACYJNY*)

PRZEWÓZ PRZESYŁEK W KOMUNIKACJI KOLEJOWO-WODNEJ

W Monitorze Polskim Nr 18 pod poz. 185 opublikowane zostało zarządzenie Prezesa Rady Ministrów Nr 40 z dnia 16 lutego 1955 r. w sprawie przewozu przesyłek towarowych w komunikacji kombinowanej kolejowo-wodnej.

Zarządzenie to jest jednym z szeregu przepisów, których wydanie przewidywał dekret o przewozie przesyłek i osób kolejami.

Poszczególne postanowienia zarządzenia określają zasady wykonywania państwowego planu przewozów towarowych w komunikacji kombinowanej kolejowo-wodnej oraz prawa i obowiązki przewoźników, jak również osób korzystających z tych przewozów.

Przez przewóz w komunikacji kombinowanej kolejowo-wodnej należy rozumieć przewóz przesyłek towarowych przez dwóch przewoźników, to jest kolej i żeglugę śródlądową, za jednym wspólnym listem przewozowym na całą drogę przewozu na warunkach ustalonych w omawianym zarządzeniu.

Przewóz w komunikacji kolejowo-wodnej może odbywać się z jednorazowym przeładunkiem lub z dwukrotnym przeładunkiem (z taboru kolejowego na tabor rzeczny i ponownie na tabor kolejowy lub odwrotnie). Nie uważa się natomiast za przewozy w komunikacji kombinowanej kolejowo-wodnej przewozów koleją lub wodą przesyłek przeznaczonych na składowanie; a po zakończeniu okresu składowania przewożonych dalej wodą lub koleją; w tym przypadku przewóz odbywa się na podstawie oddzielnych listów przewozowych stosowanych na kolei i w żegludze zaś przewoźne obliczane jest wg. przepisów i taryf tego przewoźnika, który dokonuje przewozu. Przewóz przesyłek w komunikacji kolejowo-wodnej odbywa się na odległościach powyżej 150 km, obliczonych wg odległości kolejowej przy czym przewóz koleją nie może być krótszy niż na odległość 30 km. Do komunikacji kombinowanej kolejowo-wodnej włączone są wszystkie stacje kolejowe otwarte do odprawy przesyłek wagonowych, natomiast śródlądowe porty handlowe w których dokonuje się przeładowania z taboru kolejowego na tabor rzeczny lub odwrotnie, podane są w taryfie towarowej dla przewozów w komunikacji kombinowanej kolejowo-wodnej.

W zakresie planowania przewozów obowiązują w komunikacji kombinowanej ogólne przepisy z tym, że nadawcy obowiązani do planowania przewozów wydzielają w ramach planów przewozów masę towarową przeznaczoną do przewozu w komunikacji kombinowanej oraz masę towarową przeznaczoną do przewozu koleją i wodą z przeznaczeniem do składowania.

Przesyłki w komunikacji kombinowanej kolejowo-wodnej podzielone zostały na zwyczajne i pośpieszne oraz całobarkowe (w żegludze) i wagonowe (na kolei).

Do przewozu w komunikacji kombinowanej mogą być nadawane przesyłki za jednym listem przewozowym w więcej niż jednym wagonie z tym, że ogólna waga przesyłki nie może być wyższa niż 500 ton, a nadany towar musi być jednolity do jednego odbiorcy w jednym miejscu przeznaczenia. W tym przypadku nadawca przesyłki obowiązany jest przekazać kolei załadowane wagony w zwartej grupie podanej w liście przewozowym. Zamawianie taboru do przewozu, oznaczanie sztuk przesyłek, opakowanie, ważenie i ładowanie przesyłki regulują przepisy obowiązujące dla środka transportowego przyjmującego przesyłkę.

W celu skoordynowania przewozów w komunikacji kombinowanej kolejowo-wodnej przewoźnik przyjmujący przesyłkę zobowiązany został do bezwzględnego zawiadomienia następnego przewoźnika o przyjęciu przesyłki.

Przewoźne pomiędzy miejscem nadania, a miejscem przeznaczenia oblicza się według zasad podanych w taryfie towarowej dla przewozów w komunikacji kombinowanej kolejowo-wodnej. W przypadku przewozu przesyłki drogą okrężną z powodu przeszkody w przewozie powsta-

łej nie z winy przewoźnika lub w przypadku obowiązywania specjalnych warunków przewozu przewoźne oblicza się za drogę rzeczywistą według odległości kolejowych.

Jeśli chodzi o przeładunek zarządzenie postanawia, że wykonywany on jest przez żeglugę i to niezależnie od tego czy przesyłka przeładowywana jest z taboru kolejowego na tabor rzeczny czy odwrotnie.

W zakresie terminu dostawy obowiązują na odcinku wodnym przepisy żeglugi zaś na odcinku kolejowym przepisy kolei, z tym że na przeładowanie przesyłki z jednego środka transportowego na drugi zalicza się przy przeładunku mechanicznym na każde rozpoczęte 200 ton przesyłki — a przy przeładunku ręcznym na każde 100 ton przesyłki — 24 godziny.

Zmiana miejsca przeznaczenia lub przeładowania przesyłki bądź zmiana odbiorcy może nastąpić w drodze dodatkowego zlecenia na piśmie. Nadawca zobowiązany został do zamieszczenia w liście przewozowym wskazówki jak należy postępować z przesyłką w razie przeszkody trwającej więcej niż 24 godziny w przewozie, przeładowaniu lub wydaniu przesyłki.

Odpowiedzialność przewoźników za przesyłkę uregulowana została w zarządzeniu w ten sposób, że od chwili przyjęcia przesyłki do chwili jej wydania każdy z przewoźników odpowiada za nią na swoim odcinku przewozu według obowiązujących przepisów. W razie niemożności określenia na odcinku którego przewoźnika powstała szkoda — stratę wyrównuje kolej i żegluga w stosunku do długości wykonanego przewozu.

Kary umowne przewidziane w dekrete o przewozie przesyłek i osób kolejami stosuje się w komunikacji kombinowanej kolejowo-wodnej tylko na odcinku kolejowym w zakresie określonym w odpowiednich przepisach i taryfie kolejowej.

Reklamacje o zwrot nadpłaconych sum wnosi osoba, która dokonała nadpłaty, do tego przewoźnika, który pobrał te sumy; reklamacje z innego tytułu wnosi odbiorca przesyłki do przewoźnika, który wydał lub miał wydać przesyłkę w miejscu przeznaczenia.

Prawo dochodzenia roszczeń przeciwko kolei lub żegludze w postępowaniu sądowym lub arbitrażowym z tytułu umowy przewozu w komunikacji kombinowanej kolejowo-wodnej przysługuje dopiero po wyczerpaniu drogi reklamacji.

Jak z powyższego omówienia niektórych przepisów wynika, zarządzenie reguluje szczegółowo szeroki zakres zagadnień związanych z przewozami kombinowanymi i jest jednym z tych przepisów, których wprowadzenie w życie przyczyni się zarówno do usprawnienia współpracy pomiędzy żeglugą i koleją, jak i zwiększenia przewozów drogą wodną.

A. G.

O WYKUPIE NIEKTÓRYCH POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH

W Dzienniku Ustaw Nr 9 pod poz. 54 z 1955 r. ogłoszony został dekret z dnia 18 lutego 1955 r. zmieniający ustawę o rejestrze maszyn i przymusowym wykupie nieczynnych maszyn przemysłowych oraz rozporządzenie Rady Ministrów z tejże daty zmieniające rozporządzenie w sprawie trybu i zasad postępowania przy przymusowym wykupie nieczynnych maszyn przemysłowych.

Zmiany wprowadzone wymienionymi przepisami, zapewniają możliwość dokonywania przez wykonawców narodowych planów gospodarczych przymusowego wykupu niektórych nieczynnych pojazdów mechanicznych a mianowicie autobusów, samochodów ciężarowych, ciągników i przyczep samochodowych, należących do osób fizycznych.

Wnioski o dokonanie przymusowego wykupu, odpowiednio udokumentowane, powinny być składane do prezydiów wojewódzkich rad narodowych (Rad Narodowych m. st. Warszawy i m. Łodzi) właściwych ze względu na miejsce znajdowania się pojazdu mechanicznego. Wykup następuje na podstawie orzeczenia prezydium rady narodowej. Orzeczenie — między innymi — powinno zawierać wskazanie osoby, obowiązanej do wydania pojazdu mechanicznego

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

oraz wskazanie osoby uprawnionej do otrzymania odszkodowania i ustalenie wysokości odszkodowania.

Obowiązkiem do wydania nieczynnego pojazdu jest osoba, wskazana w orzeczeniu jak również osoba, która uzyskała posiadanie (dzierżenie) pojazdu, a nie dopełniła warunków, przewidzianych w przepisach o ewidencji pojazdów mechanicznych tj. nie zgłosiła pojazdu do ewidencji.

Od orzeczenia prezydium rady narodowej o wykupie nieczynnego pojazdu mechanicznego służy stronom prawo wniesienia odwołania (w terminie 14 dni od doręczenia orzeczenia) do Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego. Odwołanie powinno być wniesione za pośrednictwem prezydium rady narodowej, które wydało orzeczenie.

Intencją nowych przepisów jest niewątpliwie chęć zachowania dla gospodarki narodowej pojazdów, które skutkiem ich nieużywania mogłyby ulec zniszczeniu.

J. B.

ZASADY I TRYB DYSTRYBUCJI POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH

W celu usprawnienia zbytu pojazdów samochodowych oraz przyczep i naczep produkcji krajowej oraz w celu podniesienia ich jakości została powzięta w dniu 5 lutego 1955 roku Uchwała Prezydium Rządu Nr 94/55, na mocy której dystrybucję pojazdów samochodowych przejął z dniem 1 kwietnia 1955 roku Centralny Zarząd Zaopatrzenia Transportu Samochodowego „Motozbyt”. Z dniem 1 kwietnia 1955 roku zakłady przemysłowe produkujące pojazdy samochodowe oraz przyczepy i naczepy zbywają je Centralnemu Zarządowi Zaopatrzenia Transportu Samochodowego „Motozbyt”, który po przejęciu ich na swój własny teren będzie sprzedawał je użytkownikom.

Do czasu wybudowania własnych pomieszczeń i placów parkingowych Centralny Zarząd Zaopatrzenia Transportu Samochodowego „Motozbyt” będzie korzystał z pomieszczeń i terenów w zakładach produkcyjnych. Nie dotyczy to jedynie Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu, gdyż Centralny Zarząd Zaopatrzenia Transportu Samochodowego „Motozbyt” posiada w Warszawie własne pomieszczenia i składy, w których będą sprzedawane samochody osobowe.

Postanowienia zawarte w omówionej uchwale nie stosuje się do ciągników typu rolniczego, które sprzedawane będą w trybie dotychczasowym. Formalności związane z realizacją przydzielonych pojazdów samochodowych za wyjątkiem ciągników rolniczych przydzielonych przez Państwową Komisję Planowania Gospodarczego i Państwową Komisję Ektatów należy załatwiać od 1 kwietnia 1955 roku w Centralnym Zarządzie Zaopatrzenia Transportu Samochodowego — Warszawa, ul. Mazowiecka 13, który będzie wydawał asygnaty na odbiór przydzielonych pojazdów samochodowych. Asygnaty na odbiór przydzielonych ciągników „Ursus” przeznaczonych dla trakcji drogowej będzie wydawał w trybie dotychczasowym Centralny Zarząd Przemysłu Motoryzacyjnego w Warszawie ul. Miódowa — 5.

Ciągniki „Ursus” przeznaczone dla trakcji drogowej będą wydawane użytkownikom bezpośrednio przez Zakłady „Ursus”. W związku ze zmianą dotychczasowego trybu dystrybucji pojazdów samochodowych Przewodniczący Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego wprowadzi odpowiednie zmiany do przepisów w sprawie trybu sporządzania podrzędniów pojazdów samochodowych oraz trybu realizacji przydziałów pojazdów samochodowych.

L. R.

ZASADY I TRYB SPORZĄDZANIA BILANSÓW POJAZDÓW, TABORU SZYNOWEGO I PŁYWAJĄCEGO

W numerze piątym z br. Biuletynu PKPG opublikowane zostały dwa zarządzenia Przewodniczącego PKPG w sprawie zasad i trybu sporządzania bilansów maszyn, urządzeń i taboru na rok 1956.

Zarządzenie Przewodniczącego PKPG Nr 20 z dnia 10 lutego br. ustala zasady i tryb sporządzania bilansów m. in. taboru szynowego, taboru pływającego żeglugi morskiej i przybrzeżnej oraz urządzeń dźwigowych a wydane zostało w celu umożliwienia przemysłowi maszynowemu terminowego wykonawstwa maszyn i urządzeń o długim cyklu produkcyjnym oraz centralom handlu zagranicznego terminowego zakontraktowania tych urządzeń z dostawą

w 1956 r. i w pierwszym kwartale 1957 r. Jednostkami bilansującymi interesujące nas urządzenia transportowe są Departament Bilansów Maszyn PKPG w odniesieniu do taboru szynowego i urządzeń dźwigowych oraz Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego Min. Przemysłu Maszynowego w odniesieniu do taboru pływającego żeglugi morskiej i przybrzeżnej.

W załączniku Nr 1 omawianego zarządzenia w dziale 4 — tabor szynowy wymienione zostało 25 pozycji podlegających bilansowaniu a więc różne rodzaje parowozów normalotorowych i wąskotorowych, wagonów osobowych i towarowych szerokotorowych i wąskotorowych, lokomotywy elektryczne i wagony motorowe a także wozy tramwajowe. W dziale 6 — urządzenia dźwigowe wykazano różnego rodzaju suwnice jednoobłokowe i suwnice ciężkie oraz inne urządzenia dźwigowe i przeładunkowe, wśród których interesują nas w szczególności żurawie portowe i stoczniowe, obrotnice kolejowe parowozowe i wagonowe, wywrotnice czołowe i boczne oraz przesuwnice wagonowe i parowozowe. W dziale 8 — tabor pływający żeglugi morskiej i przybrzeżnej w czterech pozycjach podlegających bilansowaniu wymieniony został tabor morski, tabor żeglugi przybrzeżnej i portowej, wyposażenie taboru pływającego oraz remonty zagraniczne statków.

Zgodnie z intencją zarządzenia wymienione w załączniku urządzenia są bilansowane bez względu na to, czy są przeznaczone na cele inwentystyki scentralizowanych, niescentralizowanych, kapitałowych remontów, ruchu, produkcji (kooperacji) czy też eksportu. Strona przychodowa bilansu składa się z urządzeń, które mają być wyprodukowane w kraju i urządzeń importowanych, stronę rozchodową bilansu sporządza się na podstawie zapotrzebowań ministerstw dla zaopatrzenia podległych im jednostek organizacyjnych oraz zapotrzebowań central handlu zagranicznego na potrzeby eksportu. W terminie do 15 maja br. jednostki bilansujące przesyła ministerstwu dotyczące ich ustalenia wynikające z zatwierdzonego przez Przewodniczącego PKPG bilansu wstępnego. Ministerstwa dopilnują aby stosownie do zatwierdzonych bilansów wstępnych podległe jednostki organizacyjne zgłosiły szczegółowe zestawienia potrzebnych im urządzeń u wykonawców krajowych w terminie do dnia 1 sierpnia br. oraz w centralach importowych w terminie do dnia 15 czerwca br. Między innymi dla taboru szynowego, taboru pływającego i urządzeń dźwigowych zestawienia powinny zawierać dane techniczne, określające jednoznacznie zamawiane urządzenia i umożliwiające ich wykonanie na podstawie posiadanych przez wytwórców dokumentacji technicznych a dla asortymentów dotąd nieprodukowanych — dane techniczne niezbędne do wykonania dokumentacji technicznej.

Dalsze przepisy zarządzenia ustalają szczegółowy tryb i terminy ostatniej fazy bilansowania maszyn i urządzeń, to znaczy ostatecznego zatwierdzenia bilansu urządzeń na 1956 r. i na I kwartał 1957 r. Wszelkie wnioski o zmianę zatwierdzonych bilansów urządzeń dotyczące zarówno terminów dostaw jak i zmian asortymentowych należy przedstawiać Przewodniczącemu PKPG.

Następnym z kolei zarządzeniem dotyczącym bilansowania maszyn i urządzeń jest zarządzenie Przewodniczącego PKPG Nr 21 z dnia 14 lutego br. w sprawie zasad i trybu sporządzania bilansów maszyn, urządzeń technicznych i przyrządów na rok 1956.

W załączniku Nr 1 do powyższego zarządzenia ujęte zostały w formie wykazu, jednostki organizacyjne sporządzające bilanse oraz wymienione maszyny i urządzenia techniczne bilansowane na 1956 r.

Z interesujących nas pozycji należałoby wymienić następujące:

1. PKPG — Dep. Komunikacji i Łączności bilansuje tabor samochodowy, a więc samochody osobowe, ciężarowe i specjalne jak wywrotki, sanitarne, pożarnicze, chłodnie, do oczyszczania miast i inne, autobusy, ciągniki typu rolniczego dla potrzeb transportowych, przyczepy i części zamienne.

2. MTDiL — Zarząd Lotnictwa Cywilnego bilansuje samoloty, różne wyposażenie i sprzęt lotniczy oraz części zamienne.

3. Min. Żegluga — Centralny Zarząd Zaopatrzenia Techniczno-Materiałowego bilansuje tabor pływający żegluga śródlądowej a więc holowniki, barki, pogłębiarki, szalandy, koszaraki, krypy i łodzie.

4. Min. Przemysłu Maszynowego — Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego bilansuje wyposażenie taboru pływającego zgodnego z planem kooperacji dla potrzeb CZP Okrętowego.

5. Min. Przemysłu Drobniego i Rzemiosła — Centralny Zarząd Zbytu bilansuje m. in. wagi wagonowe i wagonetkowe, wagi samochodowe, wagi automatyczne transportowe, dźwigowe, magazynowe i inne.

6. Min. Budownictwa Przemysłowego — Centralny Zarząd Montażu Urządzeń Elektrycznych bilansuje wszelkiego rodzaju dźwigi towarowo-osobowe.

7. Min. Przemysłu Chemicznego — Centralny Zarząd Zbytu bilansuje butle wielolitrażowe i małowielitrażowe do gazów technicznych wysoko i średniociśnieniowe.

8. PKPG — Centralny Zarząd Gospodarki Maszynami bilansuje m. in. urządzenia dźwigowe i przeładunkowe jak żurawie masztowe, przeładunkowe, samojezdne kołowe i gąsienicowe, kolejowe szynowe, przenośniki, dźwigniki, wciągarki, wyciągi i wciągarki oraz sprzęt do transportu poziomego jak lokomotywki spalinowe, ciągniki z wyjątkiem rolniczych, wywrotki samochodowe „Dumper“, przyczepy i naczepy niskopodwoziowe od 40 t., wózki, wywrotki i platformy na tor 600 mm, obrotnice i rozjazdy wąskotorowe.

9. PKPG — Dep. Rolnictwa i Leśnictwa bilansuje wozy, platformy i przyczepy.

Bilanse wymienionych urządzeń i taboru sporządza się w dwóch etapach jako bilans wstępny i bilans ostateczny.

W zapotrzebowaniach należy podać zarówno maszyny niezamówione jak i zamówione z terminem dostawy w 1956 r. przy czym maszyny zamówione należy wykazać w oddzielnych pozycjach.

Szczegółowe przepisy omawianego zarządzenia określają tryb i terminy sporządzania bilansu na różnych szczeblach organizacyjnych, oddzielnie dla sporządzania bilansów wstępnych i oddzielnie dla sporządzania bilansów ostatecznych.

Dla sporządzenia bilansu ostatecznego ministerstwa sporządzają na podstawie zapotrzebowania podległych jednostek zbiorcze zapotrzebowanie maszyn i przesyłają je jednostkom bilansującym w terminie do dnia 15 sierpnia br.

W ciągu natomiast 14 dni od dnia otrzymania egzemplarza zatwierdzonego bilansu ostatecznego jednostki bilansujące zawiadamiają ministerstwa, które zgłosiły zapotrzebowanie zbiorcze, o ostatecznych przydziałach maszyn, urządzeń i taboru na 1956 r.

K. K.

TRYB POSTĘPOWANIA PRZY WYDAWANIU I COFANIU POZWOLEŃ KIEROWCOM

Wejście w życie przepisów o nowych rodzajach (kategoriach) pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych wysunęło postulat ujednolicenia trybu postępowania przy wydawaniu i cofaniu pozwoleń oraz usprawnienia czynności biurowych wydziałów komunikacji drogowej, ułatwiających sprawy pozwoleń.

Postulat ten spełnia instrukcja Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 8 marca 1955 r. dla wydziałów komunikacji drogowej prezydentów rad narodowych w sprawie czynności biurowych, związanych z wydawaniem i cofaniem pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych (Monitor Polski Nr 26/55).

Instrukcja ustala wzory druków i formularzy niezbędnych przy załatwianiu podań oraz prowadzeniu ewidencji wydanych i cofniętych pozwoleń a ponadto reguluje tok czynności biurowych od momentu wniesienia podania o pozwolenie aż do wydania względnie odmowy wydania pozwolenia i zaewidencjonowania pozwoleń.

Czynności biurowe wszczynają wniesienie „Podania o wydanie pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych“ na formularzu, wg wzoru stanowiącego załącznik Nr 1 instrukcji.

Wydział komunikacji drogowej po sprawdzeniu, iż podanie odpowiada wymogom, ustalonym w instrukcji i do podania dołączono wymagane załączniki, wpisuje podanie do rejestru wpływu podań o pozwolenie.

Stwierdziwszy, że ubiegający się o pozwolenie odpowiada także warunkom, wymagany do dopuszczenia do egzaminu, wydział komunikacji drogowej wzywa go do przedłożenia dowodu uiszczenia opłaty egzaminacyjnej a po otrzymaniu tego dowodu wyznacza termin i miejsce egzaminu przed komisją egzaminacyjną, działającą przy

prezidium wojewódzkiej rady narodowej oraz dostarcza tej komisji podania ubiegających się o pozwolenia.

Komisja egzaminacyjna po przeprowadzeniu egzaminu wypełnia część III formularza podań, to jest wpisuje do nich stopnie z poszczególnych przedmiotów i ogólną ocenę wyniku egzaminu po czym:

1) zwraca wydziałowi komunikacji drogowej podania kandydatów, którzy egzamin złożyli z wynikiem pomyślnym, bądź

2) wyznacza ponowny termin egzaminu kandydatom, którzy nie złożyli egzaminu oraz zatrzymuje podania tych kandydatów do powtórnego egzaminu.

Wynik egzaminu decyduje o wydaniu lub o odmowie wydania pozwolenia. Kandydatom, którzy egzamin złożyli wydział komunikacji drogowej wystawia pozwolenia o jakie oni ubiegali się, a fakt wydania pozwolenia odnotowuje w rejestrze otrzymanych i wydanych pozwoleń, prowadzonym wg wzoru, stanowiącego załącznik Nr 4 instrukcji. Kandydatom, co do których zapadła decyzja odmowy dopuszczenia do egzaminu lub wydania pozwolenia praktykanta, pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych bądź wkładki traktorzysty, wydział komunikacji drogowej przesyła lub doręcza decyzję odmowną na formularzu wg wzoru, stanowiącego załącznik Nr 6 instrukcji.

Oprócz omówionych już zagadnień, instrukcja reguluje ponadto następujące sprawy:

1) wymianę wkładek kontrolnych do pozwoleń i wymianę wkładek traktorzysty w przypadkach zmiany przez kierowcę bądź traktorzystę miejsca zamieszkania,

2) prowadzenie kartotek wydanych, cofniętych i skreślonych z ewidencji pozwoleń oraz ustala wzór karty ewidencyjnej kierowcy,

3) ewidencję przychodu i rozchodu druków pozwoleń wszystkich kategorii, pozwoleń praktykanta, wkładek, do kart traktorzystów oraz wkładek kontrolnych „A“ i „B“ w wydziałach komunikacji drogowej prezydentów powiatowych (miejskich, dzielnicowych) rad narodowych, Rad Narodowych m. st. Warszawy i m. Łodzi (wzór zał. Nr 4 instrukcji) i w wydziałach komunikacji drogowej wojewódzkich rad narodowych (wzór zał. Nr 12 instrukcji).

W końcu instrukcja zawiera „Wykaz załączników wymaganych do podań o wydanie pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych“, którego celem jest ułatwienie zorientowania się zarówno pracownikom wydziałów komunikacji drogowej jak i ubiegającym się o pozwolenia jakie załączniki powinny być dołączone do podań o pozwolenie poszczególnych kategorii.

J. B.

FINANSOWANIE KAPITAŁNYCH REMONTÓW POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH

Minister Finansów zarządzeniem z dnia 10 lutego 1955 r. w sprawie zasad finansowania wydatków związanych z kapitałnymi remontami pojazdów samochodowych, ustalił zasady finansowania wydatków związanych z kapitałnymi remontami (naprawy główne) pojazdów samochodowych, będących w posiadaniu urzędów, instytucji i przedsiębiorstw państwowych lub pod zarządem państwowym, central spółdzielczo-państwowych oraz jednostek spółdzielczych (Monitor Polski Nr 20/55 r. poz. poz. 201). Przepisy wstępne omawianego zarządzenia określają, że pojazdami samochodowymi w rozumieniu tegoż zarządzenia są samochody osobowe, autobusy oraz samochody ciężarowe i specjalne, to jest tylko tabor silnikowy.

W § 2 przepisów wstępnych ustalono, że zasady finansowania wydatków związanych z awaryjnymi remontami pojazdów samochodowych regulują odrębne przepisy, natomiast omawiane zarządzenie określa zasady finansowania kapitałnych remontów pojazdów samochodowych przekazanych do remontu zakładom naprawy samochodów a odpowiadających warunkom technicznym ustalonym przez Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego.

W zarządzeniu postanawia się, że w przypadkach przekazania pojazdu samochodowego do kapitałnego remontu niezgodnego z warunkami technicznymi ustalonymi przez Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego a więc z brakiem części i zespołów, użytkownik jest obowiązany do dostarczenia tychże zakładom naprawy samochodów.

Koszty kapitałnego remontu pojazdów samochodowych będą pokrywane na podstawie faktur wydanych przez zakłady naprawy samochodów w wysokości określonej cen-

nikiem napraw głównych samochodów wydanym przez MTDiL a zatwierdzonym przez PKPG. Finansowanie kapitałnych remontów przez jednostki gospodarcze działające według zasad rozrachunku gospodarczego winno odbywać się ze środków zakumulowanych na rachunku kapitałnych remontów, natomiast finansowanie tychże remontów przez jednostki budżetowe powinno odbywać się z kredytów przewidzianych na ten cel w ich preliminarzu wydatków. W przypadku niedostarczenia części i zespołów do stanu przewidzianego w warunkach technicznych MTDiL, użytkownik obowiązany jest pokryć ich koszt dodatkową fakturą z tego tytułu wystawioną przez zakłady naprawy samochodów. Wydatków jednak poniesionych przez użytkownika samochodu w związku z zakupem i dostarczeniem do zakładów naprawy samochodów części i zespołów w zamian za brakujące, jak również dodatkowe faktury zakładu naprawy samochodów w przypadku dostarczenia przez nie części i zespołów w zamian za brakujące, nie wolno pokrywać z funduszy przewidzianych na kapitałne remonty. Tego rodzaju koszty dodatkowego zakupu części i zespołów wolno natomiast sfinansować w przypadku jednostek gospodarczych działających według zasad rozrachunku gospodarczego — ze środków obrotowych, w przypadku jednostek budżetowych — z kredytów budżetowych przewidzianych na utrzymanie samochodów.

W zasadzie wydatki związane z pokryciem kosztów zakupu brakujących części i zespołów przy oddawaniu samochodów do zakładu naprawy samochodów powinny być przypisane do zwrotu pracownikom winnym ich powstania. Wydatki niezawinione będące wynikiem siły wyższej należy księgować w ciężar konta strat i zysków. Wydatki niezawinione, powstałe w wyniku siły wyższej, powinny być księgowane w ciężar właściwego konta kosztów.

Przepisy omawianego zarządzenia postanawiają również, że pojazdy samochodowe przekazywane do kapitałnego remontu zakładom naprawy samochodów pozostają w inwentarzu jednostek będących ich użytkownikami jako środki trwale gospodarczo nieczynne.

Omawiane zarządzenie zawiera ponadto przepisy przejściowe i końcowe, w których postanawia się m. in., że wartość pojazdów samochodowych zakupionych przez zakłady naprawy samochodów i nie wyremontowanych przed 1. 1. 1955 r. podlega odpisaniu w ciężar funduszu statutowego zakładów naprawy samochodów.

Omawiane zarządzenie weszło w życie z mocą obowiązującą od dnia 1 stycznia 1955 r.

K. K.

ZASADY UŻYWANIA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

Samochody osobowe są niezbędne — podobnie jak inne środki — jednostkom organizacyjnym do realizacji ich zadań planowych. Warunkiem właściwego wykorzystania samochodów osobowych jest jednak oszczędna gospodarka nimi, prowadzona pod kątem celowego ich wykorzystania a więc użycia ich w zasadzie wyłącznie do niezbędnych przejazdów służbowych. Niestety nie wszystkie jednostki organizacyjne kierują się zasadami gospodarności w dysponowaniu samochodami służbowymi jak i poczuciem odpowiedzialności za ich niecelowe wykorzystanie. Spotykane jednak niedociągnięcia na tym odcinku wynikały nie tylko z zakorzenionych przyzwyczajęń, ale także częściowo z powodu niezbyt wnikliwego określenia — w dotychczas obowiązujących przepisach — zasad gospodarowania samochodami służbowymi a wreszcie z powodu niewystarczającej i niezbyt sprężystej kontroli w tej dziedzinie. Doświadczenia ubiegłych lat pozwoliły na stwierdzenie, iż istnieją tu możliwości poprawy poprzez wprowadzenie jednolitych zasad gospodarki i wzmocnienia kontroli ich stosowania.

Wynikami tych doświadczeń jest opracowane ostatnio i ogłoszone w Monitorze Polskim Nr 19 zarządzenie Nr 41 Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 lutego 1955 r. w sprawie zasad używania samochodów osobowych jednostek organizacyjnych administracji państwowej, gospodarki społecznej, organizacji społecznych oraz kontroli ich stosowania. Zarządzenie obejmuje całokształt zagadnień, bowiem:

- 1) ustala szczegółowe zasady używania osobowych samochodów służbowych,
- 2) organizuje kontrolę nad stosowaniem przepisów o używaniu samochodów osobowych,

3) przewiduje rygory w przypadku użycia samochodów niezgodnie z przepisami o ich używaniu.

Ze względu na zasady używania, samochody osobowe dzielą się na:

- 1) samochody reprezentacyjne (R), którym zarządzenie nie poświęca zresztą więcej uwagi, oraz na
- 2) samochody dyspozycyjne (D) i
- 3) samochody funkcyjne (F).

Zarządzenie definiuje pojęcie samochodów dyspozycyjnych i funkcyjnych oraz ustala zasady ich używania. Zarówno dyspozycyjne jak i funkcyjne samochody osobowe służą w zasadzie wyłącznie do użytku służbowego; różnica między tymi samochodami polega na tym, że: samochody dyspozycyjne służą do zaspokajania służbowych potrzeb komunikacyjnych danych jednostek organizacyjnych jako całości,

samochody funkcyjne przydzielane są zaś w ramach danych jednostek organizacyjnych osobom lub grupom osób, których zasadnicze zadania służbowe wymagają dysponowania środkami lokomocji, mogącymi im służyć bez przeszkód w każdej chwili do takich czynności jak np. do przeprowadzania inspekcji handlowej, kontroli ruchu drogowego itp.

Z rozróżnienia tego wynikają pewne konsekwencje jak co do obszaru na którym mogą być używane samochody dyspozycyjne i funkcyjne, co do uprzywilejowania samochodów funkcyjnych w zakresie zaopatrzenia, remontu, konserwacji i pobierania paliwa na stacjach benzynowych CPN, co do oznaczenia samochodów funkcyjnych oznaką z literą „F”, a w końcu co do trybu uznania samochodu osobowego za samochód funkcyjny. Samochód osobowy może być uznany za funkcyjny przez właściwy naczelny organ administracji państwowej za zgodą Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego wydaną w porozumieniu z Prezesem Państwowej Komisji Etatów, zaś samochód dyspozycyjny jest przydzielany jednostce stosownie do jej potrzeb.

Podkreśliliśmy już, iż zarządzenie przyjęło jako podstawową zasadę, że zarówno samochody dyspozycyjne jak i funkcyjne są przeznaczone dla przejazdów służbowych. Od zasady tej zostały dopuszczone 3 wyjątki mianowicie na rzecz zaspokojenia ważnych komunikacyjnych potrzeb ogólnospołecznych, ważnych potrzeb bytowych pracowników jednostki organizacyjnej, do której samochody są przydzielane i wreszcie na rzecz — ważnych potrzeb innych jednostek organizacyjnych. Użycie samochodów osobowych dla niesłużbowych potrzeb komunikacyjnych może nastąpić w warunkach określonych w §§ 10 i 11 zarządzenia.

W żadnym przypadku nie wolno używać służbowych samochodów do:

- 1) przejazdów przekraczających cel lub zadania służbowe, zlecone pracownikowi użytkującemu pojazd,
- 2) do przewozu osób nieuprawnionych, np. dzieci do szkół, przedszkoli, żłobków itp.,
- 3) do przejazdów na dalekich odcinkach, przez które należy rozumieć przejazdy poza obszary, na których pojazdy mogą być używane w ramach dopuszczonych zarządzeniem. W wyjątkowo uzasadnionych przypadkach samochód osobowy może być użyty na dalekich odcinkach; wymagana jest jednak na to zgoda przełożonego jednostki nadrzędnej, a w ministerstwach zgoda ministra.

Zarządzenie dopuszcza używanie samochodów osobowych do przewozu do- i z pracy, kierowników jednostek organizacyjnych i ich zastępców na warunkach ustalonych w § 8, a ponadto przewiduje ulgi od ograniczeń przejazdowych dla osób, zajmujących niektóre stanowiska (§ 9 zarządzenia).

Zasady używania samochodów osobowych ustalają ponadto, że:

- 1) wyjazd samochodu z miejsca garażowania może nastąpić tylko w przypadku posiadania przez kierowcę karty drogowej, wypełnionej zgodnie z obowiązującymi przepisami i ważnej w dniu wyjazdu,
 - 2) samochód osobowy powinien w zasadzie prowadzić kierowca zawodowy. Wyjątki od tej zasady dopuszcza § 13 ust. 2 zarządzenia.
- Organizacja kontroli nad wykonaniem przepisów zarządzenia jest rozwiązana:
- 1) przez zobowiązanie wszystkich jednostek organizacyjnych do ustanowienia kontroli wewnętrznej nad wykonywaniem przepisów zarządzenia,

2) przez upoważnienie do przeprowadzania kontroli w tym zakresie:

a) inspektorów gospodarki samochodowej, działających w prezydiach wojewódzkich rad narodowych (Rad Narodowych m. st. Warszawy i m. Łodzi),

b) **nieetatowych** inspektorów gospodarki samochodowej, których w terminie jednego miesiąca od wejścia w życie zarządzenia powoła Minister Transportu Drogowego i Lotniczego.

Inspektorzy zobowiązani są sporządzać z wyników kontroli raporty, które poprzez prezydium rad narodowych kierowane są do Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego a przez to Ministerstwo do właściwych organów władz centralnych (przełożonych jednostek organizacyjnych), celem wdrożenia dochodzeń i ew. wyciągnięcia konsekwencji, przewidzianych zarządzeniem. Organa władz centralnych mają obowiązek terminowego i wyczerpującego załatwiania raportów inspektorów.

W końcu zarządzenie stawia wyraźnie sprawę odpowiedzialności za niezgodne z przepisami zarządzenia użycie samochodu osobowego. Winnych należy pociągać do odpowiedzialności służbowej i materialnej. Odpowiedzialność materialna poza odszkodowaniem w przypadku uszkodzenia lub zniszczenia samochodu, obejmuje zwrot kosztów za przebyte kilometry w wysokości podwójnej opłaty taryfowej dla przewozów publicznych samochodami osobowymi, obowiązującej w danej miejscowości.

J. B.

REORGANIZACJA ORGANÓW ADMINISTRACJI MORSKIEJ

W Dzienniku Ustaw Nr 6 poz. 35 ukazał się dekret z dnia 2 lutego 1955 r. o terenowych organach administracji morskiej. Omawiany dekret stworzył podstawy prawne i organizacyjne dla działalności urzędów morskich, jako jedynych organów terenowej administracji morskiej zarówno dla spraw żeglugi morskiej jak i dla spraw rybołówstwa morskiego. Zgodnie z postanowieniami dekretu Urzędy Morskie stały się jedynymi terenowymi organami administracji morskiej na obszarze morskich portów, przystani, morskich wód wewnętrznych i terytorialnych oraz pasa nadbrzeżnego.

Dekret szczegółowo określa zakres ich działania, do którego między innymi należy nadzór nad bezpieczeństwem żeglugi, oznakowanie nawigacyjne, pogłębianie i utrzymanie w stanie żeglowności wszystkich torów wodnych, morskich portów, oraz przystani z wyłączeniem portów w Gdyni i Gdańsku oraz w Szczecinie ze Świnoujściem, nadzór nad stacjami ratownictwa morskiego i brzegowego, dozór techniczny nad urządzeniami przeładunkowymi w portach, budowa i utrzymanie umocnień brzegowych, nadzór nad pilotażem, holownictwem i cumownictwem w portach, czuwanie nad ogólnym stanem bezpieczeństwa przeciwpożarowego na terenie portów i przystani, nadzór nad rybołówstwem morskim w zakresie ochrony rybostanu i porządku przy połowach itp.

W skład urzędów morskich wchodzi kapitanaty i bosmanaty portów oraz straż obiektów portowych w portach, rybackich, którym przyznano prawo posiadania i użycia broni. W związku z tym, że według dotychczasowych przepisów kapitanowie portów: w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie byli podporządkowani w zakresie rzeczowym — zarządom morskim, a służbowym — zarządom tych portów, omawiany dekret zniósł dotychczas istniejącą dwoistość władzy i podporządkował kapitanaty wyłącznie urzędom morskim.

Pracownicy urzędów morskich zostali zobowiązani do noszenia mundurów w czasie pełnienia obowiązków służbowych, których przydział, wzory i oznaki zostaną ustalone przez Radę Ministrów.

Dekret znosi dotychczas istniejące urzędy rybackie, przekazując składniki majątkowe oraz sprawy należące do zakresu ich działania — Urzędowi morskiemu.

W związku z ukazaniem się omawianego dekretu tracą moc wszystkie przepisy sprzeczne z jego postanowieniami, a w szczególności dekret z dnia 5 września 1947 r. o organizacji i zakresie działania władz administracji morskiej.

Dekret wszedł w życie z dniem ogłoszenia.

E. P.

PRZEJĘCIE TABORU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ NA WŁASNOŚĆ PAŃSTWA

W Dzienniku Ustaw Nr 6 ukazały się: dekret z dnia 2 lutego 1955 r. o przejęciu taboru żeglugi śródlądowej na własność Państwa oraz rozporządzenie Rady Ministrów z tegoż dnia w sprawie zaopatrzenia dla byłych jego właścicieli i dzierżawców.

Obydwa wyszczególnione wyżej i ściśle ze sobą powiązane akty prawne stworzyły warunki dla ostatecznego uporządkowania skomplikowanej gospodarki taborem śródlądowym, a równocześnie zabezpieczyły jego właścicielom i dzierżawcom zaopatrzenie i opiekę ze strony Państwa.

Na mocy zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 7 marca 1945 r. o ustanowieniu przymusowego zarządu państwowego nad żeglugą na polskich drogach wodnych śródlądowych (Monitor Polski Nr 1, poz. 2 z dnia 15 kwietnia 1945 r.) — został ustanowiony przymusowy zarząd państwowy nad całym taborem rzeczonym, znajdującym się w posiadaniu osób prywatnych. W związku z tym, że do 1951 r. zarządca przymusowy przeważnie korzystał z usług właścicieli bądź dzierżawców obiektów — jako żeglarzy, nie przejmując taboru w bezpośrednie posiadanie, musieli oni sami ponosić koszty z tytułu jego konserwacji i remontów.

Pociągnęło to za sobą dewastację źle utrzymywanego taboru oraz szereg skarg i pretensji ze strony właścicieli. Istniejący stan, jakkolwiek od r. 1951 t.j. od momentu przejęcia przez zarządcę obiektów pływających w posiadanie, uległ znacznej poprawie, niemniej dopiero omawiany dekret i rozporządzenie ostatecznie i kompleksowo uregulowały ten skomplikowany wycinek gospodarki żegludowej.

Zgodnie z dekretem tabor żeglugi śródlądowej bez własnego napędu o nośności powyżej 30 ton i z własnym napędem o mocy silnika o 25 KM i wyżej, z wyjątkiem łodzi sportowych, przeszedł na własność państwa we wszystkich składnikach majątkowych, które stanowią przynależność tego taboru. Przejęcie taboru na własność państwa oraz przepisanie tytułu własności w rejestrze administracyjnym statków żeglugi śródlądowej powinno nastąpić na podstawie wykazu, ustalonego przez Ministra Żeglugi — sporządzonego w oparciu o dokumentację pomiarową. Wyszczególniony powyżej tabor przeszedł na własność Państwa wolny od wszelkich obciążeń i zobowiązań z wyjątkiem zobowiązań na rzecz jednostki gospodarki społecznej oraz zobowiązań powstałych w związku z jego eksploatacją.

Jednocześnie dekret upoważnił Ministra Finansów do dokonywania umorzeń części lub całości tych zobowiązań, przy czym umorzenie w części lub całości należności podatkowych pociąga za sobą umorzenie odsetek oraz kosztów egzekucyjnych, w odpowiednim stosunku.

Właścicielom i dzierżawcom taboru, niezdołnym do zarobkowania, zamieszkałym na obszarze Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, którzy przed przejęciem taboru na własność Państwa lub przed objęciem w zarząd państwowy wykonywali czynności szyperskie, dekret przyznaje zaopatrzenie, składające się z renty pieniężnej, płatnej miesięcznie, oraz ze świadczeń z zakresu pomocy leczniczej, przy czym osoby uprawnione do korzystania z zaopatrzenia nie tracą do niego prawa, w razie podjęcia pracy zawodowej. Prawo do zaopatrzenia wygasa jedynie w przypadku pozbawienia obywatelstwa, bądź skazania przez sąd na karę dodatkową utraty praw publicznych. Właścicielom i dzierżawcom taboru, którzy są zdolni do pracy i są lub zostaną zatrudnieni w ciągu 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego dekretu w jednostkach gospodarki społecznej będzie zaliczony do okresów usługi emerytalnej lub ubezpieczenia cały okres, w którym byli właścicielami bądź dzierżawcami taboru — bez obowiązku uiszczania składek lub opłat.

W przypadku utraty zdolności do zarobkowania wysokość zaopatrzenia emerytalnego lub rent pobieranych przez zatrudnionych właścicieli lub dzierżawców nie może być niższa od wysokości zaopatrzenia dla byłych właścicieli i dzierżawców taboru żeglugi śródlądowej, określonego rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 2 lutego 1955 r.

Wspomniane rozporządzenie przyznaje od dnia wejścia w życie dekretu zaopatrzenie dla byłych właścicieli i dzierżawców taboru jak również byłym współwłaścicielom i współdzierżawcom — będącym inwalidami — których udział we własności lub dzierżawie wynosił co najmniej

50%. Przyznane zaopatrzenie składa się ze wspomnianej renty pieniężnej oraz ze świadczeń z zakresu pomocy leczniczej. Renta pieniężna dla osób, które nie posiadają majątku podlegającego podatkowi od nieruchomości lub grunтовemu, ani innych źródeł przychodu podlegających podatkowi obrotowemu bądź dochodowemu wynosi 286 zł miesięcznie, a dla wdów pozostałych po tych osobach — 196 zł miesięcznie. Renta osób, które nie odpowiadają wyżej podanym warunkom, wynosi 162 zł miesięcznie a dla wdów pozostałych po tych osobach 110 zł miesięcznie.

Dzieciom i sierotom po osobach uprawnionych do zaopatrzenia zostały przyznane wszelkie świadczenia wynikające z zasad przewidzianych w przepisach o powszechnym zaopatrzeniu zgodnie z rozporządzeniem.

Władza przyznająca zaopatrzenie są, ze względu na miejsce zamieszkania zainteresowanych, właściwe prezydium wojewódzkich rad narodowych.

W sprawach nieuregulowanych w niniejszym rozporządzeniu mają zastosowanie przepisy o powszechnym zaopatrzeniu emerytalnym pracowników i ich rodzin.

Omówiony dekret i rozporządzenie weszły w życie z dniem ogłoszenia.

E. P.

POWOŁANIE MORSKICH KOMISJI DYSCYPLINARNYCH

Monitor Polski Nr 13 pod poz. 137 podaje zarządzenie Ministra Żeglugi z dnia 1 lutego 1955 r. w sprawie składu, siedziby i trybu postępowania Morskich Komisji Dyscyplinarnych. Omawiane zarządzenie zostało wydane na podstawie art. 70 i 71 ustawy z dnia 28 kwietnia 1952 r. o pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej, w porozumieniu z zarządem Głównym Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi. Zarządzenie powołuje Morskie Komisje Dyscyplinarne przy przedsiębiorstwach: „Polska Żegluga Morska” w Szczecinie i „Polskie Linie Oceaniczne” w Gdyni oraz Odwoławczą Morską Komisję Dyscyplinarną przy Centralnym Zarządzie Polskiej Marynarki Handlowej w Gdyni.

Do właściwości Morskich Komisji Dyscyplinarnych należy: rozpatrywanie odwołań od orzeczeń kapitana statku, wydanych w ramach jego uprawnień dyscyplinarnych, oraz rozpatrywanie wniosków dyscyplinarnych o pozbawienie członka załogi prawa pełnienia funkcji na statku. Do właściwości Odwoławczej Morskiej Komisji Dyscyplinarnej należy rozpatrywanie odwołań od orzeczeń morskich komisji dyscyplinarnych.

Zarządzenie ustala skład obu komisji, sposób powoływania i zatwierdzania członków, okres pełnienia obowiązków oraz liczebność kompletów orzekających. Jednocześnie przy każdej komisji ustanawia funkcję rzecznika dyscyplinarnego, powoływanego na okres jednego roku przez Ministra Żeglugi, określając szczegółowo zakres jego obowiązków oraz tryb postępowania przy przeprowadzaniu dochodzenia jak również rozprawy dyscyplinarnej. Spod działania komisji wyłączony został kapitan statku oraz pierwszy jego zastępca, dla których zarządzenie przewiduje odrębne władze dyscyplinarne.

Zarządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia.

E. P.

PORTOWI INSPEKTORZY SANITARNI

W oparciu o postanowienia dekretu z dnia 14 sierpnia 1954 r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (Dz. Ust. nr 37, poz. 160) Minister Zdrowia w dniu 10 grudnia 1954 r. wydał rozporządzenie w sprawie siedzib i właściwości miejscowej portowych inspektorów sanitarnych (Dz. Ust. nr 57 z 1954 r., poz. 283).

Siedziby portowych inspektorów sanitarnych ustanowione zostały w: 1) Gdańsku, 2) Gdyni, 3) Szczecinie, 4) Świnoujściu, 5) Kołobrzegu, 6) Darłowie, 7) Uście, 8) Łebie, 9) Władysławowie, 10) Helu i 11) Elblągu. Właściwość miejscowa portowych inspektorów sanitarnych obejmuje w wyżej wymienionych portach obszar znajdujących się tam zarówno portów handlowych jak i portów rybackich bądź przystani łącznie z ich redami oraz przyległymi wodami wewnętrznymi i terytorialnymi.

W portach i przystaniach, w których ustalenie granic terytorialnych jeszcze nie nastąpiło, właściwość portowych

inspektorów sanitarnych rozciąga się na obszar pozostający w zarządzie organów administracji morskiej a określony zarządzeniem Głównego Inspektora Sanitarnego w porozumieniu z właściwym organem administracji morskiej i prezydium wojewódzkiej rady narodowej.

L

PRZEWÓZ PRZESYLEK POCZTOWYCH TABOREM PRZEDSIĘBIORSTW TRANSPORTU PUBLICZNEGO

W Dzienniku Ustaw Nr 12 opublikowany został dekret z dnia 11 marca 1955 r. o łączności, ustalający zasady zarządu i eksploatacji środków łączności tj. poczty, telegrafu, telefonu i radia (radiokomunikacji, radiofonii i telewizji).

Wśród innych zagadnień, dekret określa niektóre obowiązki przedsiębiorstw wykonujących publiczny regularny transport drogowy, wodny i lotniczy.

Przedsiębiorstwa wykonujące taki transport obowiązane są przewozić na warunkach odpłatności przesyłki pocztowe w przeznaczonych na ten cel pomieszczeniach oraz dostarczać zakładom łączności na swych stacjach potrzebnych im pomieszczeń i urządzeń jak również zapewniać pracownikom zakładów łączności wolny dostęp do miejsca przeładunku przesyłek pocztowych; w szczególności przedsiębiorstwa obowiązane są:

- 1) przewozić przesyłki pocztowe pod dozorem pracowników przedsiębiorstwa lub zakładu łączności na warunkach określonych przez właściwych ministrów,
- 2) zapewnić zakładom łączności dojazdy i dostęp do miejsc pracy na stacjach i w portach,
- 3) wyznaczyć własnymi pracownikami do pełnienia służby pocztowej w obrębie stacji lub portu, o ile interesy przedsiębiorstwa na to zezwalają,
- 4) ustalać rozkłady jazdy w porozumieniu z zakładami łączności z uwzględnieniem potrzeb łączności pocztowej, o ile interesy przedsiębiorstwa na to pozwalają,
- 5) w odniesieniu do przedsiębiorstw transportu samochodowego — urządzić w pojazdach mechanicznych w miarę możliwości oddzielne schowki dla przewozu wartościowych przesyłek pocztowych, przyjmować do przewozu na dachach autobusów dostarczane przez zakłady łączności specjalne pojemniki pocztowe, dostosowane do konstrukcji pojazdów, oraz prowadzić specjalne przyczepy, dostarczane przez zakłady łączności.

Minister Łączności i minister, któremu podlega dane przedsiębiorstwo transportowe ustalają wspólnie warunki użytkowania pomieszczeń i urządzeń przedsiębiorstw transportowych, jak również prawa i obowiązki zakładów łączności i tych przedsiębiorstw.

Dekret postanawia ponadto, iż sprawy przewozu przesyłek pocztowych statkami powietrznymi powinny być regulowane w umowach zawieranych przez zakłady łączności z przedsiębiorstwami przewozu lotniczego.

Zaznaczyć należy, iż omówione przepisy nie mają zastosowania do przewozów poczty, kolejami. Przewozy te regulują przepisy szczególne.

J. B.

ROZLICZANIE NALEŻNOŚCI LIMITOWANYMI KSIĄŻECZKAMI CZEKOWYMI

Ważne dla praktyki uspołecznionych przedsiębiorstw transportowych przepisy, dotyczące trybu rozliczania należności tych przedsiębiorstw bywają nieraz błędnie interpretowane. Przepisy te, zawarte w Zarządzeniu Ministra Finansów z dnia 17. VI. 53 r. w sprawie odmiennych form rozliczeń ustalonych przez Narodowy Bank Polski dla niektórych dostaw, usług i robót (Monitor Polski nr A-64 z 1953 r., poz. 780), ustalają szczególny tryb rozliczeń niektórych należności uspołecznionych przedsiębiorstw transportowych, nie w formie inkasa bankowego, lecz za pomocą w. w. limitowanych książeczek czekowych, czeków akceptowanych itp.

Przedsiębiorstwa transportowe niewłaściwie interpretują przepisy cytowanego zarządzenia, zwłaszcza wprowadzające tryb limitowanych książeczek czekowych, a to w sensie rozciągnięcia go na wszelkie należności tych przedsiębiorstw.

Omawiane zarządzenie w § 2, ust. 1 stanowi wyraźnie, że przedmiotem rozliczeń za pomocą limitowanych książeczek czekowych są staryfowane należności uspołecznionych

przedsiębiorstw transportu kolejowego, drogowego, powietrznego i wodnego za usługi transportowe z tytułu przewozu towarów, świadczone na rzecz innych jednostek gospodarczych, korzystających stale z tych usług.

Nadto orzecznictwo arbitrażowe (Orzeczenie Gl. Komisji Arbitrażowej z dnia 20 czerwca 1954 r.), wobec powstałych sporów arbitrażowych na temat objęcia przedmiotowym trybem rozliczeń wszelkich należności uspołecznionych przedsiębiorstw transportowych, stało na stanowisku wykluczającym stosowanie w tym przypadku interpretacji rozszerzającej, stwierdzając, że szczególny tryb rozliczeń w drodze limitowanych książeczek czekowych, stosuje się jedynie ściśle w warunkach przewidzianych w wyżej wspomnianym § 2, ust. 1 zarządzenia, tzn. do należności uspołecznionych przedsiębiorstw transportowych wyłącznie za ich usługi świadczone z tytułu przewozu towarów.

L.

UPRAWNIENIE OSKARŻYCIELSKIE JEDNOSTEK TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Minister Sprawiedliwości rozporządzeniem z dnia 29 stycznia 1955 r. w sprawie wnoszenia i popierania oskarżenia przez organy administracji państwowej (Dz. Ust. z 1955 r., nr 8, poz. 50) uprawnili Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych, Miejskie Przedsiębiorstwa Komunikacyjne oraz przedsiębiorstwa PKS do wnoszenia i popierania przed sądami powiatowymi oskarżeń w odniesieniu do przestępstw przewidzianych w art. 265 Kodeksu Karnego, tzn. przestępstw polegających na korzystaniu ze środków komunikacji bez zamiaru uiszczenia należności za przejazd.

Uprawnienie to odnosi się do tego rodzaju przestępstw, o ile popełnione zostały rzecz prosta na szkodę danego przedsiębiorstwa transportowego, a więc np. Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych może występować jako oskarżyciel publiczny tylko w przypadkach popełnienia omawianego przestępstwa na jej szkodę.

Analogicznie Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne i przedsiębiorstwa PKS mają prawo wnosić i popierać oskarżenie w stosunku do powyższego przestępstwa popełnionego na ich szkodę.

L.

KONKURS-ANKIETA BUDOWNICTWA PRZEMYSŁOWEGO W SPRAWACH TRANSPORTU

Walka o obniżkę kosztów własnych, będąca jednym z głównych bieżących zadań naszego życia gospodarczego, staje się źródłem powstawania wielu ciekawych inicjatyw mających na celu wykrycie w poszczególnych resortach gospodarczych i podległych im przedsiębiorstwach marnotrawstw potencjału produkcyjnego, których likwidacja zezwoli na praktyczną realizację hasła: „więcej — taniej — lepiej“.

Mamy do zanotowania tego właśnie rodzaju nową inicjatywę, która powstała w resorcie budownictwa przemysłowego. Ołóż Centralny Zarząd Transportu tego resortu w porozumieniu z Zarządem Głównym Związku Zawodowego Pracowników Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych ogłosił konkurs-ankietę z zakresu transportu, której celem jest — jak to określa regulamin tego konkursu — ujawnienie istniejących marnotrawstw i ukrytych rezerw w transporcie budownictwa przemysłowego, a drogą ich likwidacji — uzyskanie obniżki udziału kosztów transportu w kosztach własnych produkcji budowlanej.

Konkurs ma charakter masowy i mogą w nim wziąć udział pracownicy fizyczni i umysłowi resortu zarówno indywidualnie, jak i w zespołach — bez względu na zawód, pełnioną funkcję i zajmowane stanowisko. Konkurs polega na udzieleniu odpowiedzi na jedną z 10 grup pytań, przy czym odpowiedzi te powinny być ilustrowane konkretnymi przykładami z pracy jednostek organizacyjnych budownictwa przemysłowego.

Oto wykaz tematycznych grup pytań konkursowych:

- grupa I — eksploatacja taboru samochodowego;
- grupa II — sprawy techniczne transportu samochodowego;
- grupa III — transport kolejowy;
- grupa IV — transport konny;
- grupa V — wąskotorowy transport szynowy (kolejka budowlana);
- grupa VI — współpraca transportu ze służbą zaopatrzenia i innymi służbami;

- grupa VII — gospodarka transportowa na placu budowy;
- grupa VIII — różne sprawy organizacyjne;
- grupa IX — finanse, księgowość;
- grupa X — pytanie do dowolnego wyboru z poprzednich 9 grup pytań.

Jak widzimy, szeroka tematyka pytań umożliwia wzięcie udziału w konkursie nie tylko transportowcom, ale również wszystkim tym, którzy współpracują ze służbami transportowymi resortu w charakterze użytkowników różnych rodzajów eksploatowanych w resorcie środków transportowych, czy też w innej formie.

Przy ocenie wartości opracowań konkursowych nie będzie oczywiście brana pod uwagę strona stylistyczna i gramatyczna opracowań, a jedynie ich wartość rzeczowa. Dla zachowania całkowitego obiektywizmu przy ocenie wypowiedzi konkursowych ze strony Komisji, która rozstrzygnie wyniki konkursu, opracowania mają być zaopatrzone w godło i zaklejona kopertę, zawierającą nazwisko i adres uczestnika konkursu.

Pytania konkursowe zostały tak sformułowane, aby dały jak najwięcej konkretnych informacji z terenu pracy transportu w resorcie, które mogłyby być praktycznie wykorzystane — jak wyżej wspomnieliśmy — dla ujawnienia istniejących marnotrawstw i ukrytych rezerw w transporcie resortu. Poza tym wypowiedzi konkursowe mają ułatwić wyjaśnienie niektórych interesujących CZ Transportu aktualnych problemów techniczno-eksploatacyjnych. Oto przykłady niektórych pytań konkursowych:

1) Co w znanej Ci jednostce (zjednoczeniu, przedsiębiorstwie, budowie) zrobiono, aby zlikwidować, względnie ograniczyć dowożenie pracowników do pracy i z pracy samochodami? (I gr. pytań).

2) W jaki sposób prowadzić kontrolę pracy przewozowej transportu samochodowego przy przewozach materiałów budowlanych i ziemi, aby dała gwarancję realności wpisów dokumentacji podstawowej i aby uniknąć nadużyć w tym zakresie? (gr. I pytań).

3) Jakie są przyczyny, dla których kierowcy nie wykonują obsługi codziennej swoich pojazdów samochodowych i jak należy zorganizować kontrolę, aby obsługa ta była wykonywana? (gr. II pytań).

4) Jaki proponujesz oszczędny sposób zagrzewania silników zimą na placach postoju? (gr. II pytań).

5) Wskaż niedostatecznie wykorzystane bocznice kolejowe obsługujące magazyny, place składowe, place budów itp. (III gr. pytań).

6) Wskaż przykładowo, gdzie doprowadzenie bocznic kolejowej do placu budowy, magazynu, składowiska itp. spowodowałoby obniżkę kosztów dostaw materiałowych (III gr. pytań).

7) Jakie widzisz korzyści i jakie złe strony w posiadaniu własnego taboru konnego w jednostkach organizacyjnych budownictwa przemysłowego? (IV gr. pytań).

8) Czy na znanych Ci budowach znajduje się niezatrudniony tabor kolejek budowlanych (koleby, lokomotywy, szyny itp.). Wymień te budowy, podaj orientacyjnie ilość taboru i od jak dawna jest ten tabor niewykorzystany? (V gr. pytań).

9) Co powoduje konieczność nadmiernych przerzutów materiałowych (przewozy wtórne) i jakie środki należałoby zastosować dla ich zmniejszenia? (VI gr. pytań).

10) W jaki najtańszy i najprostszy sposób można poprawić na znanym Ci placu budowy stan dróg, z których korzysta transport samochodowy? (VII gr. pytań).

11) W jaki sposób należy popularyzować pomysły racjonalizatorskie, aby znalazły one jak najszersze zastosowanie? (VIII gr. pytań).

12) Jakie zmiany proponujesz dla usprawnienia ewidencji księgowej w jednostkach transportowych i jak uzyskać pełną realność tej ewidencji? (IX gr. pytań).

Każda grupa pytań konkursowych obejmuje 10 — 20 pytań tego rodzaju, jak wyżej przykładowo podane. Dla zachęcenia szerokiego aktywu pracowników budownictwa przemysłowego do udziału w konkursie zostały ufundowane nagrody w postaci talonów na zakup motocykli, radiobiorników i rowerów oraz nagrody pieniężne; nagrody te przez specjalnie powołaną Komisję będą przyznane za najbardziej wyróżniające się opracowania w każdej grupie pytań konkursowych.

W jednym z najbliższych numerów „Transportu“ omówimy wyniki tego ciekawego konkursu-ankiety.

K. R.

NOTATKI

EKONOMICZNA KONFERENCJA TRANSPORTOWA W NRD

W Niemieckiej Republice Demokratycznej (w Lipsku) odbyła się w lutym br. ogólnokrajowa konferencja transportowa, poświęcona zagadnieniom ekonomicznym pracy transportu. W konferencji wzięli udział przedstawiciele wszystkich zasadniczych rodzajów transportu NRD. Obecni byli również przedstawiciele Polskich Kolei Państwowych z wiceministrem J. Popielasem na czele.

Konferencja odbywała się pod znakiem uchwał 21 Plenum Komitetu Centralnego Socjalistycznej Partii Jedności Niemiec. W toku dyskusji wskazano na osiągnięcia, jak i na niedociągnięcia i braki, szczególnie w zakresie kształtowania się wskaźników ekonomicznych pracy transportu kolejowego, wodnego i samochodowego, w r. 1954 oraz nakreślono plan działania w celu przezwyciężenia dotychczasowych trudności i zabezpieczenia pełnego wykonania planu na r. 1955.

Produkcja transportu w r. 1954 w porównaniu z r. 1953 znacznie wzrosła. W transporcie kolejowym średniodobowy ładunek wagonów towarowych wzrósł o 4,3%, obrót wagonu zmniejszył się z 3,17 na 3,05 dni, wydajność pracy wzrosła o 5%. Jednostkowe zużycie węgla zmniejszyło się o 2,4%.

W żegludze ładunek wzrósł w trzech kwartałach nawigacyjnych o 6% i wydajność pracy wzrosła o 3,2%.

W transporcie samochodowym plan w tonokm został przekroczony o 6,3%.

Plan utrzymania dróg publicznych został wykonany w 108%.

Ważniejsze inwestycje o charakterze technicznym, kulturalnym i socjalnym zostały wykonane i oddane do eksploatacji. W zakładach przemysłowych transportu wytworzono produktów powszechnego użytku wartości ponad 3 miliony marek.

Nie w pełni zadowalająco kształtowały się jednak wskaźniki ekonomiczne pracy transportu. Plan akumulacji transportu kolejowego nie został wykonany. Szereg dyrekcji przekroczyło koszty własne, szczególnie na odcinku funduszu płac i zużycia materiałowego. Dla podniesienia pracy transportu w r. 1955 na wyższy poziom, w szczególności w zakresie wskaźników ekonomicznych, postanowiono między innymi:

1) podnieść poziom wiedzy ekonomicznej kierowniczych pracowników transportu przez szkolenie z zakresu ekonomii politycznej,

2) przeanalizować pracę r. 1954 w jednostkach gospodarczych transportu, wykrywając przyczyny ewentualnego niewykonania planu produkcji, przekroczenia kosztów własnych, obniżenia wydajności pracy itp. i wyciągnąć na tej podstawie właściwe wnioski na przyszłość,

3) poprawić wykorzystanie środków transportowych i zapewnić właściwy podział ładunków pomiędzy różne rodzaje transportu,

4) wzmocnić służbę dyspozytorską na kolei i rozszerzyć ją na nowe ważne szlaki. Dalej rozwijać służbę dyspozytorską w żegludze,

5) przeanalizować organizację pracy poszczególnych rodzajów transportu i odpowiednio do postawionych zadań zmienić w celu wzmocnienia osobistej odpowiedzialności kierownictwa. Przy tym system zarządzania należy uprościć,

6) zabezpieczyć rentowność i umocnić zasadę reżimu oszczędności dla uniknięcia strat w jednostkach transportowych. W tym celu dotychczasową metodę gospodarowania należy zmienić i przejść na socjalistyczne formy, na system rozrachunku gospodarczego. Do zasad rozrachunku gospodarczego należy dostosować planowanie, finansowanie i rachunkowość. Należy uporządkować odcinek zużycia materiałowego, wydatkowania funduszu płac i właściwego wykorzystania czasu pracy. Należy unikać kosztów nieprodukcyjnych i lepiej wykorzystywać środki trwałe i obrotowe. Ministerstwo Komunikacji winno zabezpieczyć wprowadzenie w ważniejszych zakładach i organizacjach transportu, począwszy od II półrocza 1955 r., rozrachunku gospodarczego. Wnioski o wprowadzenie w przedsiębiorstwach transportowych gospodarki według zasad rozrachunku gospodarczego muszą uwzględniać doświadczenia, osiągnięte we własnych zakładach transportu jak i w innych państwowych przedsiębiorstwach. Szczególnie winny być wykorzystane bogate doświadczenia Związku Radzieckiego.

7) zapewnić rozwój techniki, rozszerzyć mechanizację pracy w transporcie. Należy prowadzić intensywne prace badawcze, szczególnie na odcinku budowy taboru i urządzeń technicznych. W tym celu należy polepszyć współpracę Ministerstwa Komunikacji, Centralnego Urzędu Techniki, Instytutu naukowo-badawczego dla żeglugi, budowl wodnych i ziemnych, Wyższej Szkoły Transportu z przemysłem i praktykami.

8) spopularyzować zagadnienia ekonomiki transportu w ten sposób, żeby opracowania i publikacje były dostępne i zrozumiałe dla każdego pracownika transportu, żeby mu służyły do polepszenia jego pracy.

9) opracować wspólnie z przodującymi robotnikami, technikami i inżynierami techniczne uzasadnione normy pracy i wprowadzać je w szerszym zakresie. W wyniku tego udział technicznie uzasadnionych norm winien stale wzrastać.

Dla obniżenia kosztów własnych i osiągnięcia oszczędności materiałowych należy opracować technicznie uzasadnione normy zużycia materiałowego, normy zużycia energii i, wykorzystując doświadczenia Związku Radzieckiego, normy zużycia paliw dla lokomotyw.

W zakończeniu konferencji przedstawiciele wszystkich rodzajów transportu zobowiązali się wobec partii i rządu, że dołożą wszystkich starań, że plan transportu, zaspokajający w pełni potrzeby gospodarki narodowej NRD, zostanie wykonany i przekroczony. Transportowcy w ten sposób wykażą swą solidarność z całą klasą robotniczą NRD, Związku Radzieckiego i krajów demokracji ludowej w walce przeciwko ratyfikacji układów paryskich, przeciwko odbudowie niemieckiego militarizmu, w walce o pokój i jedność Niemiec.

C. G.

KRONIKA

W „PAFAWAGU“ ZBUDOWANO PIERWSZE CIĘŻKIE ELEKTROWOZY

W szybkim tempie wykonane zostały w „Pafawagu“ dwa prototypy ciężkich elektrowozów. Od oddania rysunków technicznych aż do zakończenia ostatnich prac minęło zaledwie 12 miesięcy.

Nowe elektrowozy, nie produkowane dotychczas w kraju, są specjalnie przystosowane do przewozu ciężkich ładunków na śląskiej magistrali piaskowej, która będzie zelektryfikowana. Będą one ciągnąć ładunek o wadze ponad 2 tysiące ton, osiągając przy tym szybkość ponad 80 km na godzinę.

WYCIĄG KRZESEŁKOWY NA KASPROWY WIERCH

Załoga Polskich Kolei Linowych w Zakopanem przeprowadziła ostatnie próby techniczne przed oddaniem do użytku nowoczesnego wyciągu krzeselkowego na Kasprowy Wierch. Próby wykazały pełną sprawność wyciągu.

Nowy wyciąg zbudowany został według pomysłu pracownika Polskich Kolei Linowych — Wojciecha Trybusa, przy współpracy zespołu inżynierów i techników dyrekcji zakopiańskich PKL.

Wyciąg poruszany jest napędem elektrycznym i prowadzi z Kotła Gąsienicowego na szczyt Kasprowego Wierchu. W najbliższych dniach zostanie on oddany do użytku turystów.

OTWARCIE REGULARNEJ KOMUNIKACJI LOTNICZEJ WARSZAWA — MOSKWA

W dniu 7 kwietnia br. odbyło się w Warszawie otwarcie regularnej komunikacji lotniczej pomiędzy Warszawą i Moskwą. Trasę tę dotychczas obsługiwały samoloty pasażerskie radzieckich linii lotniczych „Aeroflot”, które i nadal będą kursowały na tej trasie.

Na uroczystość otwarcia przybyli przedstawiciele Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego z Wiceministrem J. Burginem na czele oraz Naczelną Dyrektora PLL „Lot” inż. S. Minorski. Przybyli również przedstawiciele Ambasady Radzieckiej z chargé d'affaires a. i. I. Mielnikowem.

Pierwsi pasażerowie nowootwartej linii zagranicznej oraz członkowie załogi samolotu podpisali akt rozpoczęcia eksploatacji linii powietrznej Warszawa — Moskwa samolotami PLL „Lot”. Wśród pasażerów znajdowali się Wicemin. J. Burgin oraz Dyr. inż. S. Minorski.

Pierwszy samolot do Moskwy pilotował kpt. M. Grabowski, który ma już na swoim koncie ponad półtora miliona kilometrów drogi powietrznej.

Na lotnisku cywilnym pod Moskwą samolot z przedstawicielami polskiego lotnictwa powitali: marszałek lotnictwa ZSRR S. Żaworonkow, szef zarządu międzynarodowej komunikacji lotniczej ZSRR W. Danilyczew oraz ambasador PRL w Moskwie W. Lewikowski w otoczeniu pracowników ambasady.

Komunikacja pasażerska, lotnicza Warszawa — Moskwa odbywać się będzie dwa razy w tygodniu w poniedziałki i czwartki. Samoloty „Lotu” odlatywać będą z Warszawy o godz. 10 rano a do Moskwy przybywać o godz. 16. Powrót do Warszawy nastąpić będzie we wtorki i w piątki.

Otwarcie regularnej komunikacji lotniczej Warszawa — Moskwa stanowi dalszy etap na drodze zacieśnienia przyjaznych stosunków polsko-radzieckich.

NOWY MOTOROWIEC O ŁADOWNOŚCI 10 TYS. TON SPŁYNIE NA WODĘ W BR.

Szybko postępują w Stoczni Gdańskiej prace przy największym z dotychczas budowanych przez polski przemysł stoczniowy motorowcu o ładowności 10 tys. ton.

Po zakończeniu montażu blach zewnętrznych dna motorowca, przystąpiono do montażu sekcji dna podwójnego. Na środkowej części dna motorowca zamontowano już 5 takich sekcji. Ustawiono również fundamenty pod maszynę główną motorowca.

Pragnąc przyspieszyć montaż kadłuba tego statku, który — jak się przewiduje — spuszczone zostanie na wodę jeszcze w br., budowniczowie podjęli nowe zobowiązanie: wykonać plan robót montażu motorowca w marcu na 5 dni przed terminem.

REMONT ZAGRANICZNYCH STATKÓW W STOCZNI GDAŃSKIEJ

Gdańska Stocznia Remontowa przyjęła w swym doku pierwszy zagraniczny statek „Ariana” bandery włoskiej.

Obecnie Gdańska Stocznia Remontowa otrzymała zgłoszenia na dokonanie remontów od kapitanów i armatorów dalszych trzech statków zagranicznych. Są to dwa statki bandery włoskiej — „Marivilu” i „Giuseppe Canapa” oraz jeden statek holenderski.

PAWILON OKRĘTOWY NA MIĘDZYNARODOWYCH TARGACH POZNAŃSKICH

Dzięki wyteżonej pracy naszych konstruktorów i stoczników, zbudowaliśmy od podstaw zupełnie nowy przemysł okrętowy, stanowiący już dziś potężną gałąź naszego socjalistycznego przemysłu. Znajdzie to również swe odbicie na tegorocznych Międzynarodowych Targach Poznańskich.

W pawilonie okrętowym na MTP zaprezentowane zostaną nasze możliwości eksportowe w dziedzinie budownictwa okrętowego, usług transportowych, przeladunkowych i remontowych.

Produkcja naszych stoczni pokazana zostanie przy pomocy modeli kutra stalowego 17 m długości, superkutra

24 m długości, pełnomorskiego trawlera o nośności 450 DWT oraz jednostek pełnomorskich: drobnicowca motorowego 820 DWT, węglowca parowego 5000 DWT i wreszcie drobnicowca motorowego 10.000 DWT.

Nasze budownictwo okrętowe przedstawi holownik rzeczny motorowy 300-konny i barkę wrocławską.

Na Targach Poznańskich pokażemy też maszyny i mechanizmy okrętowe produkowane w kraju. Wszystkie jednostki parowe zaopatrywane są obecnie w krajowe kotły, maszyny główne i pomocnicze oraz najróżnorodniejsze maszyny okrętowe, zaś windy ładunkowe, parowe i elektryczne, windy trawlowe dla statków rybackich, maszyny sterowe, pompy, dmuchawy, agregaty prądotwórcze pokazane będą jako kompletne mechanizmy.

Projektuje się także pokazanie na MTP urządzeń wewnętrznych takich, jak model kajuty oficerskiej w naturalnych rozmiarach.

O mocy napędów świadczyć będzie także wystawiona na Targach potężna śruba węglowca o średnicy 4,2 m.

Również i ogromny dorobek pomocniczych gałęzi przemysłu znajdzie na Targach swój pełny obraz. Zobaczymy tam kuchnie, lampy nawigacyjne, różne części urządzeń przeladunkowych, okucia, przyrządy nawigacyjne i szereg elementów bogatego wyposażenia okrętowego.

„NEPTUNIA” WYSZŁA DO PRAC WYDOBYWCZYCH

Polskie Ratownictwo Okrętowe rozpoczęło już po przerwie zimowej prace wydobywcze. Jako pierwszy wyszedł statek ratowniczy „Neptunia” pod kierownictwem kpt. Kubickiego. Załoga przystąpiła do prac w basenie portowym w Gdyni przy wydobywaniu zatopionego w kanale holownika, który po podniesieniu z dna zostanie prawdopodobnie odremontowany w naszych stoczniach.

Po remoncie stoczniowym wyszedł do prac wydobywczych także statek ratowniczy „Smok”. Podejmie on roboty przy podnoszeniu wraków zatopionych w Zatoce Pomorskiej.

* * *

W Gdyniejskiej Stoczni Remontowej przystąpiono do budowy specjalnej jednostki morskiej typu R-1, przeznaczonej do ratowania ludzi i statków. Będzie ona przekazana Polskiemu Ratownictwu Okrętowemu. Po ukończeniu budowy pierwszego statku planowana jest budowa następnych.

Jednostki R-1 rozmieszczone zostaną w portach: Świnoujście, Darłowo, na Helu i w Gdańsku.

Poza tym przewiduje się m. in. budowę dwóch pełnomorskich statków ratowniczych o zasięgu pływania 500 mil morskich oraz 2 małych holowników ratowniczych typu „Borsuk”.

35 JEDNOSTKĘ MORSKĄ WODOWANO W STOCZNI GDYŃSKIEJ

26 marca br. w 10 rocznicę wyzwolenia Gdyni, załoga Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni spuściła na wodę nową jednostkę pełnomorską. Jest to drobnicowiec o nośności 820 ton.

Nowy statek jest 35 jednostką morską spuszczoną na wodę w Stoczni im. Komuny Paryskiej od rozpoczęcia w niej pracy po wyzwoleniu. Jednostka ta wybudowana została w czasie o ok. 40 proc. krótszym niż pierwsza tego typu.

DZIESIĄTY RUDOWĘGLOWIEC SPŁYNAŁ NA WODĘ W SZCZECINIE

W ostatnim dniu marca spuszczone został na wodę w Stoczni Szczecińskiej kadłub dziesiątego rudowęglowca. Został on zbudowany w trzykrotnie krótszym czasie niż pierwszy tego typu w Szczecinie.

Koszt budowy jest niższy o ok. milion zł. niż koszt budowy dziewiątej jednostki i o blisko 6 mln niż pierwszej.

POLSKA BANDERA NA WODACH ANTARKTYDY I POD RÓWNIKIEM

Wśród radiotelegramów, nadchodzących ze wszystkich stron świata do Centr. Zarządu Polskiej Marynarki Handlowej w Gdyni, nadeszła m. in. depesza załogi statku „Kiliński” nadana z portu Bangkok w Syjamie. „Kiliń-

ski" był pierwszym w historii polskiej floty handlowej statkiem, który zawiązał do tego portu. Ludowa bandera polska coraz częściej pojawia się po raz pierwszy w różnych portach i na różnych morzach świata. Dwa polskie statki — „Tobruk” i „Narwik” odwiedziły port morskorożeczny Igarka nad rzeką Jenisej na Syberii. Do portu tego szły one przez wody mórz północnych — Barena i Karaskie. Następnie z dalekiej północy załoga „Tobruka” odbyła rejs do portu Khorramshar w Zatoce Perskiej, gdzie temperatura przekraczała 40 stopni Celsjusza.

Nie lada wyczynu dokonała załoga tankowca „Kampania”. Z ładunkiem paliwa dotarła ona na wody Antarktydy, w okolice południowego koła podbiegunowego, by dostarczyć ropy i węgla łowiącej tam radzieckiej floty rybackiej „Sława”. Statki nasze pływały również w okolicy wysp Jan Mayen i Szpicbergen na Oceanie Lodowatym. Afrykę od południa opłynął statek „Gen. Walter”, płynący z Ameryki Południowej do Indii.

Ludowa bandera polska pojawiła się także m. in. w portach Durban w Południowej Afryce i Rangun w Burmie.

Jak pracują nasi transportowcy

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

DOBRY START KOLEI

Kolejnictwo nasze w roku bieżącym, po raz pierwszy od kilku lat, od pierwszych dni stycznia wykonuje swoje plany przewozowe. W systematycznej realizacji wyznaczonych PKP zadań nie przeszkodziły kolejarzom śnieżyce i zadymki, które wystąpiły w połowie lutego br. Operatywne plany przewozowe towarów, mierzone w tonach ładunku, wykonali kolejarze w styczniu w 103,6 proc., w lutym zaś w 105,1 proc. Widoczny jest tutaj pewien postęp.

Podobnie przedstawia się sytuacja w realizacji planu podstawiania wagonów pod naładunek. W styczniu wykonano zadania w tym zakresie w 101,7 proc., w lutym, w wyniku dalszej mobilizacji wszystkich służb, w 103,8 proc. Lepiej niż w poprzednim okresie wykorzystano ładowność wagonów.

Regularność ruchu pociągów osobowych, mimo zdarzających się niekiedy opóźnień, w zasadzie została utrzymana. Jest ona znacznie lepsza niż w analogicznym okresie ub. r. Trochę gorzej natomiast jest z regularnością biegu pociągów towarowych. 88,9 proc. w styczniu br. i 88,8 proc. w lutym — to wyniki, które nie mogą zadowolić.

NOWE METODY PRACY KOLEJARZY SZCZECIŃSKICH

(O) Kolejarze stacji Szczecin-Port Centralny, Kołodziej-ski i Gocek zainicjowali przed kilkoma miesiącami nowy system pracy, polegający na planowaniu pracy stacji na 24 godziny naprzód, z udziałem nie tylko kolejarzy ale i klientów.

Ekonomiczne, operatywne planowanie załadunku przyczyniło się do tego, że średni czas postoju wagonów towarowych został skrócony o 4 godziny. Pozwoliło to na przewiezienie 32 dodatkowych pociągów z towarami ze Szczecina na Śląsk i z powrotem.

Nowy system został wprowadzony również na kilku innych stacjach DOKP Szczecin.

OSIĄGNIĘCIA MASZYNISTÓW PKP W OSZCZĘDNOŚCI WĘGLA W I KWARTALE BR.

(O) I kwartał rb. przyniósł dalsze sukcesy kolejarzy we współzawodnictwie o oszczędność węgla. W okresie tym zużycie węgla trakcyjnego na miernik 1000 blkm zostało zmniejszone o około 10%, w stosunku do planu.

Tysiące maszynistów, wzorując się na doświadczeniach takich mistrzów oszczędzania jak maszyniści: Surynowicz z Olsztyna, Fiet z Wrocławia, Czysław z Piotrkowa Tryb., Kamiński ze Skierniewic — opala swe parowozy mulem i przerostami i przez umiejętną gospodarkę oszczędza tysiące ton wysokogatunkowego węgla.

Duże znaczenie w tej akcji ma również zastosowanie przez maszynistów własnych ulepszeń i pomysłów racjonalizatorskich przy obsłudze parowozu. Np. przodujący maszynista parowozowni w Nysie Karol Pankiewicz, który zaoszczędził już na swym parowozie Ok 22-2 przeszło 130 ton węgla, zastosował w dymnicy parowozu specjalny przyrząd, który wpłynął na zwiększenie przepływu powietrza do paleniska; pozwoliło to na spalanie mułu i niskogatunkowego węgla w większych ilościach niż dotychczas.

W ciągu dwóch pierwszych miesięcy br. drużyny parowozowe zaoszczędziły ok. 208 tys. ton węgla. Jest to ilość węgla równa dwumiesięcznemu wydobywaniu przeciętnej kopalni.

Było to możliwe przede wszystkim dzięki spalaniu niższych gatunków węgla oraz mułu węglowego, a także dzięki łagodniejszej niż w ub. roku zimie.

Bardzo dobre wyniki w oszczędzaniu węgla w ciągu dwóch pierwszych miesięcy br. uzyskano np. w DOKP Kraków, w której zużycie węgla obniżono w styczniu o 12,5 proc., a w lutym br. o 20,5 proc. — w stosunku do obowiązujących norm. Również dobre wyniki osiągnęły drużyny parowozowe z DOKP Stalinogród o 10,4 proc. w styczniu i o 20,9 proc. w lutym obniżone zostało zużycie węgla w DOKP Gdańsk, w której w ub. roku oszczędności węgla były niewielkie.

* * *

W parowozowni Zajączkowo Tczewskie pracują starsi, doświadczeni maszyniści, ale niemało jest też i młodych, których ambicją jest, aby ich praca przyniosła jak największe korzyści naszej gospodarce. Trzy parowozy obsługiwane są wyłącznie przez ZMP-owskie brygady młodzieżowe, które mają ładne wyniki w oszczędzaniu węgla, choć jeszcze do niedawna ich parowozy przynosiły parowozowni straty, powodując przepały. Taki był np. parowóz Ty4-126, przydzielony od listopada ub. r. brygadzie młodzieżowej w składzie: st. maszynista Kazimierz Gardzielewski, pomocnik Stanisław Kurdyn, maszynista Henryk Kamrowski i jego pomocnik Ryszard Machalski, poprawia się z miesiąca na miesiąc. Naturalnie, że te wyniki nie przyszły łatwo. Niemało napracowała się brygada, aby doprowadzić parowóz do lepszego stanu technicznego, dużą pomoc znalazła u kolegów z naprawy bieżącej parowozów, którzy z ob. Piesińskiem na czele usuwali szybko wszelkie zasygnalizowane defekty. Dzięki temu parowóz Ty4-126 poprawił wybitnie swój stan techniczny i załoga oświadcza, że lepszego od niego nie ma dziś w całej parowozowni.

Starsi maszyniści nie pozostają w tyle za młodzieżą. W ciągu stycznia br. parowozownia zaoszczędziła łącznie 324.922 ton węgla. Przodowali maszyniści: Browalski na parowozie Ty4-71, Schicht na Ty4-54, Marchewicz na Ty4-115, Chranowski na O12-17 i Gieldon na Ty2-1129.

* * *

(O) Parowozownia gł. II kl. w Bytomiu uzyskała w ubiegłym roku wysokie oszczędności. Ogółem zaoszczędzono 5803 ton węgla, w wyniku tego wypłacono drużynom parowozowym 377.195 zł premii.

Samemu mułu spalono 5.365 ton, podczas gdy miernik wynosił 2800 ton.

TRANSPORT DROGOWY

NAJLEPSZE EKSPOZYTURY PKS W IV KWARTALE 1954 ROKU

Po dokonaniu szczegółowej analizy wyników współzawodnictwa w PKS za IV kwartał 1954 roku — Komisja Współzawodnictwa przyznała kolejność we współzawodnictwie o tytuł najlepszej Ekspozytury: I miejsce — Ekspozytura Towarowa w Jeleniej Górze (Okręg Wrocławski), II — Ekspozytura Mieszana w Szczecinie (Okręg Gdański), III — Ekspozytura Mieszana w Inowrocławiu (Okręg Bydgoski).

Należy tu podkreślić, iż Ekspozytura Jeleniogórska po czwarty od IV kwartału 1952 roku stale znajduje się w czołowej grupie Ekspozytur PKS zdobywając obecnie po raz czwarty I miejsce i Sztandar przechodni w skali ogólnokrajowej.

O ostatnim jej zwycięstwie zdecydowało to, iż osiągnęła ona najwyższą wydajność na woz/tono/godzinę, najwyższy współczynnik wykorzystania przyczep, co w decydującej mierze wpłynęło na uzyskanie najniższego kosztu jednostkowego. Ponadto zasługuje na podkreślenie dobre gospodarowanie siłami roboczymi, co znalazło wyraz w najmniejszym procencie strat roboczogodzin posiadanych w stosunku do oddanych do dyspozycji usługobiorców.

Jednocześnie Komisja współzawodnictwa — w wyniku oceny osiągnięć we współzawodnictwie indywidualnym w IV kw. — przyznała tytuł najlepszego kierowcy w ruchu towarowym — kierowcy Józefowi Gregorczykowi z Ekspozytury Mieszanej w Grudziądzu za osiągnięcie do dnia 31 grudnia 1954 roku na samochodzie ciężarowym marki Fiat 680 nr inw. 14880 — 269.800 km. bez naprawy głównej i wykonanie planu za IV kwartał ub. roku w tonokilometrach 116%, a w tonach w 110%, w ruchu osobowym zaś — kierowcy Bolesławowi Wyłupskiemu z Ekspozytury Mieszanej w Grudziądzu za osiągnięcia do dnia 20.II.1955 roku przebiegu 100.000 km. bez naprawy głównej na autobusie marki Star 50, przy czym plan za IV kwartał ub. roku wykonał w osobokilometrach w 132%, a plan przewozu osób w 153%. (AL)

120.000 KM NA SAMOCHODZIE „STAR” 20“



Ob. Jerzy Kleiner

Ob. Jerzy Kleiner, kierowca Ekspozytury Osobowej PKS w Warszawie, przejechał na autobusie „Fiat” z górą pół miliona kilometrów. Autobus „Fiat” został mu przydzielony w początku 1949 r.; miał on wówczas 17.000 km na liczniku. Był to nowy, nowoczesny autobus, a jednocześnie pierwszy nowy samochód w karierze kierowcy.

Pięknym osiągnięciem pochwycić się może przodownik pracy kierowca Ekspozytury PKS Opole ZMP-owiec ob. Kleiner Jerzy, który na samochodzie „Star-20” zrealizował długofalowe zobowiązanie, przejeżdżając bez kapitalnego remontu na obsługiwanym przez niego samochodzie 120.000 km.

Kierowca Kleiner Jerzy oszczędza miesięcznie średnio 100 litrów benzyny. W okresie przebytych 120.000 km zaoszczędził 17 opon. Warto nadmienić, że Kleiner Jerzy utrzymał swój samochód w gotowości technicznej nie schodząc poniżej współczynnika 0.9. Wyniki te świadczą, że produkcja samochodów „Star 20” zdała całkowicie egzamin i jeśli inni kierowcy poszliby śladem ob. Kleinera, to statystyków nie mieliśmyby tyłu, ile mamy samochodów „Star 20”. (TP)

PRZESZŁO POŁ MILIONA KM NA AUTOBUSIE „FIAT”

Tadeusz Koczko, kierowca Ekspozytury Osobowej PKS w Warszawie, przejechał na autobusie „Fiat” z górą pół miliona kilometrów. Autobus „Fiat” został mu przydzielony w początku 1949 r.; miał on wówczas 17.000 km na liczniku. Był to nowy, nowoczesny autobus, a jednocześnie pierwszy nowy samochód w karierze kierowcy.



Ob. T. Koczko

przez T. Koczko przedstawiają się następująco:

w przebiegach międzynaправczych ponad normę — 443.544 km

Mijały lata; wóz chodził bez zarzutu, a na liczniku: stan kilometrów stale się powiększał. Dowodem tego mogą być tylko duże przebiegi międzynaправcze, które wyglądają w sposób następujący:

Do pierwszej naprawy głównej silnika przejechał — 263.155 km, do drugiej — 187.702 km, a po drugiej naprawie głównej do 28 lutego br. — 91.687 km. Bez głównej naprawy zobowiązał się przejechać — 130.000 km.

Od początku eksploatacji do dnia 28.II. rb. przejechał łącznie — 542.544 km.

Oszczędności osiągnięte

w oszczędności materiałów pędnych w litrach — 11.705 litrów

w oszczędności ogumienia ponad normę — 21.068 zł.

Do tego dochodzą jeszcze oszczędności eksploatacyjne, wynikające stąd, że autobus nie był oddany do naprawy, a pozostawał w ciągłej eksploatacji.

Za osiągnięte wyniki kierowca Tadeusz Koczko odznaczony został orderem „Sztandaru Pracy” II kl., odznaką „Wzorowego kierowcy” oraz otrzymał 3 dyplomy wyróżnienia, szereg nagród pieniężnych i rzeczowych. (BK)

PIĘKNE OSIĄGNIĘCIA CYFROWE EKSPOZYTURY PKS W TURKU

O pracy poszczególnych zakładów pracy mówią cyfry. Im lepsza załoga, tym lepsze wyniki. Jak wyglądają te cyfry w Ekspozyturze PKS w Turku?

Plan ogólny za m-c styczeń wykonany w 103,7%. Współczynnik gotowości technicznej w 106%. Takie cyfry może osiągnąć tylko dobra załoga. Trzeba przy tym dodać, że wzrost wydajności pracy do grudnia ubiegłego roku wyraża się cyfrą 3,47%, a paliwa zaoszczędzono do końca grudnia r. ub. 4,763 litrów. Podczas, gdy w roku 1954 było 98 kierowców na terenie Ekspozytury w Turku, którzy brali udział w przedłużaniu przebiegów międzynaправczych, to obecnie jest ich już 104. W okresie krótkiego czasu znacznie wzrosła też wydajność stacji obsługi. Gdy w grudniu 1954 r. wyrażała się ona cyfrą 173%, w styczniu 1955 r. wzrosła do 185,4%. Teraz jeszcze kilka cyfr o długości przebiegów przebytych bez kapitalnych remontów: wóz Chausson kierowcy Pawła Urbaniaka przejechał 167.000 km bez jakichkolwiek napraw, kierowca Edmund Król przejechał na autobusie Chausson 145.000 km, kierowca Edmund Jakubowski przejechał na samochodzie „Star” 90.000 km, Henryk Jacek przejechał na samochodzie „Star 20” z przyczepą 100.000 km, a Ludwik Cichocki na „Skodzie” 225.000 km. Osiągnięcie takich cyfr zaszczyt dla kierowców i dla Ekspozytury PKS w Turku.

Przejdźmy wreszcie do stacji obsługi. Tu trzeba wyróżnić najlepszą brygadę, liczącą 28 ludzi, Kukulskiego Józefa, która za styczeń br. wykonała 189,7%, a brygada przeładunkowa Kazimierza Lewandowskiego wykonała w styczniu br. 169%.

Obok tych osiągnięć trzeba wspomnieć, że obniżka ogólna kosztów w Ekspozyturze PKS w Turku za rok ubiegły wyraża się cyfrą 6,27%, w tym w spedycji — w 87%, w spedycji osobowej — 13,61%, spedycji towarowej — 0,73%.

Z powyższego wynika, że Ekspozytura PKS w Turku należy do przodujących placówek PKS. (M. G.)

PORTY I ŻEGLUGA

NOWY SUKCES PRZELADUNKOWY

Niedługo cieszyli się portowcy gdyńscy posiadaniem najlepszego wyniku naszych portów w przeładunku cementu (756 ton na zmianę). W tych dniach czternastoosobowa brygada 102 wydziału I portu w Gdańsku, pod kierownictwem brygadzysty Jana Błądą, osiągnęła nowy piękny sukces. W ciągu 3 godzin załadowała ona 844 ton 300 kg cementu na statek „St. Margaret”.

Sukces ten osiągnięty został dzięki zastosowaniu do wózków elektrycznych specjalnych przyczep, co umożliwiło zwiększenie unosu 2 ton do 2,8 tony. Autorem pomysłu jest ob. Władysław Gniewkowski.

Do uzyskania tego wyniku przyczyniła się również dobra organizacja pracy przez starszego brygadzystę Wincenego Łosińskiego, wzorowa praca dźwigowego, Tadeusza Znamierowskiego oraz robotników: męża zaufania brygady 102. Jana Dziędzielewicza, Aleksandra Gronostajskiego, Alojzego Tokarskiego i całej brygady. Wyróżnili się również sztaplarze i wózkarze z bazy sprzętu.

100 DNI NA OCEANIE ATLANTYCKIM

Ostatnio do portu gdyńskiego zawinął S/S „Tobruk”, który z górą 100 dni przebywał na Oceanie Atlantycznym. S/S „Tobruk” brał udział w połowach śledzi, jako siatek-baza, wraz z flotyllą radzieckich ługrów rybackich w okolicach Wysp Owczych. Mimo sztormowej pogody, panującej na Północnym Atlantyku, przywiózł z połowów ponad

30 tys. beczek śledzi, a załoga jego zyskała pełne uznanie radzieckich towarzyszy.

W rejsie tym statek uległ poważnej awarii. Przy spuszczeniu kotwicy mniej więcej na głębokości 180 m, zerwała się winda kotwiczna. Utrata kotwicy groziła statkowi rozbiciem o skaliste brzegi. Nie było ani chwili do stracenia. Zarządzono alarm. Cała załoga ruszyła na ratunek. Plan zrodził się momentalnie. Ponieważ kotwica nie dosięgała jeszcze dna, trzeba było przede wszystkim wymąnować statek na bezpieczną przestrzeń. A potem zająć się ratunkiem samej kotwicy. O ile jednak wykonanie pierwszej części tego planu było stosunkowo łatwe, o tyle sprawa uratowania kotwicy okazała się bardzo trudna. Marynarze wpadli na pomysł, aby do wyciągnięcia kotwicy użyć windy ciężkiego bumu i przy pomocy bloków i lin, powoli metr po metrze wyciągnęli kotwicę.

W ratowaniu kotwicy szczególną ofiarnością wyróżnili się st. oficer Jerzykowski i bosman Kupisz.

Nazajutrz załoga przystąpiła do naprawy windy kotwicznej. Dzięki ofiarnej pracy przede wszystkim młodszego marynarza Szczytyńskiego i asystenta maszynowego ZMP-owca Taczowskiego, w ciągu tygodnia awaria została usunięta.

S/S „Tobruk” wkrótce wyruszy do jednej ze stoczní, gdzie przejdzie gruntowny remont i zaopatrzone zostanie w najnowsze urządzenia techniczne.

O 30 DNI WCZEŚNIEJ ZAWINĄŁ M/S „CZECH” DO PORTU GDYŃSKIEGO

Ostatnio do portu gdyńskiego powrócił z portów Morza Śródziemnego z ładunkiem tytoniu, fig i rodzynek m/s „Czech”.

Marynarze szczególną troską otoczyli wieziony ładunek. M. in. w porcie Izmir podczas załadunku rodzynek i fig zorganizowano specjalne brygady, które czuwały nie tylko nad sprawnym przebiegiem prac załadunkowych, ale także nad jakością dostarczanego na statek towaru i opakowania.

WYSOKIE ODZNACZENIA PAŃSTWOWE DLA BOHATERSKICH RYBAKÓW

W Gdyni odbyła się uroczystość wręczenia odznaczeń państwowych, przyznanych przez Radę Państwa rybakom, którzy, w czasie ostatniego, pamiętnego huraganu na Bałtyku, wyróżnili się szczególną odwagą w ratowaniu kuterów i załóg rybackich.

Złotymi Krzyżami Zasługi udekorowani zostali: rybak Józef Bolda, szyprowie: Karol Geherke i Augustyn Struk oraz zastępca przewodniczącego Krajowego Związku Spółdzielni Rybackich — Józef Walczak.

Złotym Krzyżem Zasługi odznaczono pośmiertnie st. rybaka Augustyna Budziszę, który w czasie huraganu utonął w Bałtyku. Krzyż zasługi wręczono wdowie — Elżbiecie Budzisz.

Poza tym Srebrnymi Krzyżami Zasługi odznaczono sześciu rybaków i motorzystów.

„STAŁOWA WOLA” PLANOWO WYSZŁA Z ISKENDERONU

Żałoga m/s „Stałowa Wola” realizuje systematycznie swe długofalowe zobowiązania utrzymania statku w pełnej gotowości technicznej. Ostatnio podczas postoju w tureckim porcie Iskenderon załoga maszynowa we własnym zakresie zlikwidowała zauważone poważne usterki silnika głównego.

Pragnąc zagwarantować planowe wyjście statku z portu, załoga maszynowa podczas postoju, przepracowała przy remoncie 700 roboczogodzin. W pracach tych wyróżnili się: II mechanik Dryja i motorzysta Świągot. W remoncie tym brał także udział praktykant hotelowy Antoni Bąk.

GDAŃSCY STOCZNIOWCY

Żałoga Stoczní Gdańskiej, w wyniku realizacji zobowiązań, plan produkcji marca wykonała w 102 proc., a plan kwietnia wykonała w 101,7 proc. Równocześnie stoczníowcy podpisali 475 listów gwarancyjnych. Dzięki przyśpieszeniu

wodowania i bezbrakowej produkcji stoczníowcy obniżyli koszty własne produkcji w marcu i kwietniu o 1.600.000 zł oraz dali dodatkową produkcję wartości 500 tys. zł.

Listy do Redakcji

O PRZYWRÓCENIE PRZYSTANKU

Do Redakcji naszego miesięcznika wpłynął list od Rady Zakładowej przy Gdańskim Urzędzie Morskim w Gdyni z dnia 19 marca 1955 r. następującej treści:

„W dniu 19.XII.54 z niezrozumiałych i nieuzasadnionych powodów został nagle skasowany przystanek autobusowy przed Urzędem Morskim w Gdyni, ul. Chrzanowskiego 10 — przez Woj. Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia.

Zlikwidowanie powyższego przystanku godzi w interesy świata pracy, gdyż z linii autobusowej korzystają w tym miejscu setki osób zatrudnionych w: Urzędzie Morskim, Zarządzie Portu Gdynia, Portowej Straży Pożarnej, Straży Obiektów Portowych, Urzędzie Celnym. Ponadto obok przystanku znajduje się Portowy Ośrodek Zdrowia oraz przedszkole.

Z uwagi na to, że do Urzędu Morskiego oraz Ośrodka Zdrowia przyjeżdża bardzo dużo interesantów, konieczność przystanku w tym miejscu jest bezwzględnie uzasadniona.

Ponowne utworzenie przystanku usprawni i przyspieszy załatwianie spraw związanych z działalnością Urzędu Morskiego.

Powyższy przystanek istniał w tym miejscu od szeregu lat i żadnego wypadku z tego powodu nie było. Prosimy o interwencję w tej sprawie”.

Wydaje się, że argumenty podane przez Radę Zakładową są słuszne i mamy nadzieję, że Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia zrewiduje swoje zarządzenie, wydane w sprawie likwidacji omawianego przystanku.

Nowe wydawnictwa transportowe

ROCZNIK PRAWA MORSKIEGO

Olbrzymi rozwój handlu morskiego i żeglugi w okresie 10-lecia Polski Ludowej wzbudziły w społeczeństwie polskim żywe zainteresowanie problematyką morską. Również prawnicy polscy nie pozostali obojętni wobec tak ważnego odcinka budowy socjalizmu, jakim jest gospodarka morską. W celu opracowania właściwych podstaw teoretycznych dla tej gospodarki oraz ściślejszego powiązania teorii z praktyką została utworzona przy Zarządzie Głównym Zrzeszenia Prawników Polskich Komisja Prawa Morskiego. Wynikiem prac zespołu prawników zgrupowanych w tej komisji jest „Rocznik Prawa Morskiego” t. I „Wydawnictwo Prawnicze”, 1954 r.

Na „Rocznik Prawa Morskiego” składają się artykuły problemowe, sprawozdania i recenzje różnych autorów oraz bibliografia. W artykułach problemowych są omawiane takie zagadnienia, jak prawa polskiej bandery na morzach, nazwa, pojęcie i systematyka prawa morskiego, ustawa o pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej, gdańskie prawo pracy na morzu w XVI—XVIII w., odpowiedzialność holownika za szkody wyrządzone podczas holowania itp.

W następnych artykułach przedstawione są zagadnienia prawa morskiego w pracach Komisji Prawa Międzynarodowego ONZ i w orzecznictwie Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w latach 1946—1955, nowe konwencje brukselskie z 1952 r., dotyczące prawa morskiego, orzecznictwo sądów burżuazyjnych dotyczące konwencji brukselskiej o konosamentach oraz działalność Komisji Prawa Morskiego przy Zarządzie Głównym ZPP.

Rocznik jest przeznaczony dla prawników marynistów oraz dla szerokiego kręgu pozostałych prawników-praktyków oraz dla osób stykających się w swej pracy z zagadnieniami morskimi.

W ubiegłym roku ukazała się praca mgr. Zbigniewa Bąblewskiego pt. „Współpraca portów morskich z transportem lądowym“ wydana przez Wydawnictwa Komunikacyjne. Pomimo że treść tej pracy niezbyt ściśle odzwierciedla jej tytuł, to jednak w sensie zbioru ogólnych wiadomości o portach niezbędnych dla przygotowania pracowników do współpracy z transportem morskim, praca mgr. Bąblewskiego spełnia swoje zadanie.

Autor ujmując zagadnienie według następującego podziału: — Porty morskie i ich rodzaje, — Rola portów morskich w gospodarce narodowej, — Ładunki portów morskich, — Baza techniczna, — Połączenia komunikacyjne, — Organizacja pracy w porcie. Interesującą jest definicja portu morskiego, który określa autor jako „węzeł komunikacyjny łączący transport morski z innymi środkami transportu“. — Odzwierciedla ona jednak pojęcie portu tylko jako ogniwa w całym procesie transportu, nie wykazując szeregu innych funkcji, jakie port spełnia w gospodarce narodowej.

Podział portów na: „światowe, międzynarodowe i kabotażowe“ wydaje się nieporozumieniem, szczególnie w określeniu, że „pierwsze“ dwie grupy portów obsługują ładunki obrotu zagranicznego, a trzecia grupa — ładunki obrotu wewnętrznego“. W części pracy traktującej o roli portów morskich w gospodarce narodowej, autor zbyt mało poświęcił miejsca naświetleniu specyfiki pracy naszego handlu zagranicznego warunkom w jakich kształtował się on w ciągu dziesięciolecia i w jakich kształtuje się nadal, oraz wpływowi charakteru i warunków handlu zagranicznego na kształtowanie się rozwoju naszych portów (zmienność kierunków inwestowania, przenawestowanie w wyspecjalizowane urzędnictwa dla przeładunków węgla, niedoinwestowanie w urzędnictwa dla przeładunku drobnicy itp.).

Autor opisując formy organizacyjne portów, ogranicza się tylko (w odniesieniu do portów polskich) do zakresu działania Zarządów Portów i Urzędów Morskich, nie uwypuklając roli Agencji Morskich, Polfrachtu, oraz spedycji morskiej, pomimo że tylko ujęcie kompleksowe tych wszystkich instytucji może dać właściwy obraz organizacji naszych portów w zakresie działalności usługowej na rzecz transportu morskiego. Mówiąc o ładunkach portów morskich, autor podaje szereg określeń, które o ile są słuszne dla warunków obrotów towarowych przez nasze porty, często stoją w kolizji z określeniem warunków w innych obcych portach. Czytelnik w pierwszej chwili gubi się w domysłach, co autor miał na myśli przy precyzowaniu definicji — porty polskie, czy port w ogólnym pojęciu tego słowa. W konsekwencji praca miejscami traci na jasności.

Zachodzi pewna nieścisłość w określaniu przez autora ładunków obrotu wewnętrznego, które utożsamia z ładunkami kabotażowymi. Aczkolwiek pojęciowo takie ujmowanie zagadnienia ma swoje uzasadnienie w odniesieniu do kabotażu krajowego, tym niemniej w praktyce naszych portów ładunki obrotu wewnętrznego określa się towary, które nie są przeznaczone do transportu drogą morską, a korzystają z przeładunku, składowania i manipulacji w portach (najczęściej ładunkiem tym jest zboże). Przy omawianiu ładunków portów morskich autor nie uwypuklił w dostatecznej mierze zagadnienia ładunków niebezpiecznych, stanowiących na obecnym etapie trudny problem w naszej gospodarce portowej. Autor wysuwa bardzo słuszną tezę, że dla obsługi tranzytu, a zwłaszcza tranzytu czeskiego najbardziej predestynowanym portem jest port szczeciński ze względu na położenie, oraz arterię wodną Odry. Już obecnie charakter inwestowania tego portu świadczy o pełnym docenianiu zagadnienia powiązania portu szczecińskiego z dalekim zapleczem drogą Odry.

Definiując pojęcie bazy technicznej portów autor opisuje poszczególne elementy budowy portowych, zagospodarowanie portów w obiekty składowe i urządzenia przeładunkowe. Pewna nieścisłość ma miejsce w naświetleniu przez autora zagadnienia portu dalbowego, które miesza z pojęciem dalb jako takich.

W portach polskich przyjęty jest również inny sposób, niż to podaje autor, podziału holowników na grupy, a mianowicie: holowniki pełnomorskie, portowo-redowe, gospo-

darcze i rzeczne.

Organizacja pracy w porcie jest przez autora potraktowana zbyt encyklopedycznie. Praca stawiająca sobie za cel współpracę portów z transportem lądowym powinna bardziej plastycznie odzwierciedlać istotny charakter przebiegu procesu usług portowych oddawanych na rzecz statków i ładunków, obrazować etapowość tego procesu, rolę poszczególnych czynników biorących udział w tym procesie i kształtujących jego przebieg, a szczególnie zazębianie się współpracy przedsiębiorstw portowych biorących bezpośredni, lub pośredni udział w procesie usług portowych. Było by również bardzo pożądane, poza opisem obecnego stanu organizacji pracy w porcie, ustosunkowanie się autora co do słuszności tych form organizacyjnych — z ewentualnym nakreśleniem swoich koncepcji kierunków w jakich ta organizacja powinna się rozwijać, aby stać się najbardziej racjonalną, szczególnie w zakresie bezpośredniego zazębiania się współpracy portów z transportem lądowym.

Pomijając pewne nieścisłości, które praca zawiera, autor w sposób zwięzły podaje aktualne definicje z zakresu ogólnej gospodarki portowej. Co prawda życie idąc szybkimi krokami naprzód przyniosło od czasu wydania pracy szereg zmian w dziedzinie organizacji administracji portów, oraz w poglądach na szereg zagadnień z zakresu eksploatacji portów. I tak np. Zarząd Portu Gdańsk-Gdynia został przereorganizowany na dwa odrębne zarządy: na Zarząd Portu Gdańsk i na Zarząd Portu Gdynia. Ponadto jako gospodarz wszystkich trzech Zarządów Portów (Gdańsk, Gdynia, Szczecin), Agencji Morskich PPRCiP, oraz BPBM, został powołany równocześnie Centralny Zarząd Portów z siedzibą w Warszawie.

Traktując dostatecznie wyczerpująco zagadnienia współpracy portów z dziedzinami współpracującymi w zakresie planowania, praca mgr. Bąblewskiego zbyt mało poświęca uwagi zagadnieniu współpracy spedycji z Zarządami Portów w zakresie wykonawstwa bieżących usług na rzecz towarów i statków oraz form regulujących tę współpracę (umowy o współpracę, regulaminy itd.). Nie bez znaczenia byłoby dostatecznie wyczerpujące naświetlenie specyficznej roli i działalności aparatu Głównego Dyspozytora w tym zakresie. Dla podkreślenia jednego z zasadniczych zadań portów, jakim jest dążenie w kierunku stałego skracania czasu postojów statku w portach, byłoby pożądane uwypuklenie zagadnienia rat przeładunkowych obowiązujących w portach, jako instrumentu w polityce frachtowania statków, oraz atrakcyjności portów dla żeglugi, handlu zagranicznego i tranzytu.

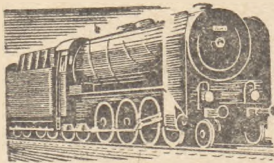
Dynamizm rozwoju mechanizacji pracy w portach wykreślił już sobie skryształizowane kierunki dążenia, oraz granice możliwych osiągnięć. W parze z tym zagadnieniem skryształizowały się poglądy na zagadnienie robocizny (normy pracy), technologii pracy itp., które mogły znaleźć w pracy mgr. Bąblewskiego odbicie w formie skryształizowanych definicji, nawet kosztem części podanego materiału.

Dlatego też traktując pracę mgr. Bąblewskiego jako zbiór ogólnych wiadomości o portach, daje się odczuwać dotychczas brak wydawnictwa w formie zbioru praktycznych wiadomości z zakresu współpracy z portami. Mam tutaj na myśli wydawnictwo zawierające zbiór przepisów obowiązujących w portach polskich, taryfy, regulaminy obsługi oraz inne dane obrazujące charakterystykę warunków usługowych w portach w formie praktycznego vademecum. Wydawnictwo takie ilustrowane i podane w estetycznej oprawie i praktycznej formie, oraz w obcych językach, byłoby bardzo pożądane nie tylko dla pracowników spedycji krajowej współpracujących ściśle z portami, ale również dla klientów tranzytowych.

Należy żywić nadzieję, że Wydawnictwa Komunikacyjne doceniając znaczenie popularyzacji wiadomości z zakresu usługowości portów polskich szybko tę lukę uzupełnią — a szkoda, że wydawnictwo takie nie ukazało się już choćby w formie kalendarza na rok 1955, zawierającego vademecum o portach polskich jak to się szeroko praktykuje zagranicą.

Recenzję opracował mgr. B. Kuczmierowski

Z prasy fachowej



Trzeci, marcowy numer „Przeglądu Kolejowego“ w dużej mierze jest poświęcony zagadnieniom obsługi pasażerskiej przez transport kolejowy. Temu problemowi poświęcona była konferencja naukowo-techniczna, zorganizowana w

styczniu br. przez Stowarzyszenie Naukowo-Techniczne Inżynierów i Techników Komunikacji.

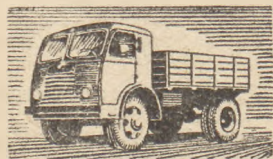
Główny artykuł „Przeglądu Kolejowego“, to referat inż. S. Kuczborskiego, wygłoszony na wspomnianej konferencji p.t. „Udział kolei głównych w przewozie pasażerów w obrębie wielkich miast“. Obszerne opracowanie omawia rozwój kolei w obsłudze miast i przykłady rozwiązywania układów komunikacyjnych większych miast Europy, w tym również miast Polski. Autor w artykule wysuwa koncepcję rozwiązań ważniejszych węzłów kolejowych, przede wszystkim warszawskiego węzła kolejowego, na tle dotychczasowego kształtowania się przewozów i ich perspektywicznego rozwoju.

Zamieszczone w tym samym numerze koreferaty inż. Baca i inż. Lilpopa uzupełniają i polemizują z artykułem głównym.

Obok wymienionych wyżej artykułów ciekawe opracowanie przynosi artykuł inż. Czapli p.t. „Elektryfikacja kolei w Czechosłowacji“ oraz artykuł inż. Puchalskiego „Praca pociągów zmechanizowanych przy ciągłej wymianie nawierzchni kolejowej“.

W marcowym numerze „Przeglądu Kolejowego Ruchowo-Handlowego“ znajdujemy następujące ciekawsze opracowania: artykuł J. Tarnawskiego „Zadania służby handlowej w r. 1955“, następnie artykuł K. Blotko p.t. „Podwójne operacje ładunkowe“, w którym autor wskazuje na znaczne oszczędności jakie przynosi ten system dysponowania wagonów. J. Gunia w artykule „Sprawa mechanizacji przewozu przesyłek drobnych“ wskazuje na możliwości przewozu tych przesyłek szybkimi wagonami motorowymi w porze nocnej, co przyczyniłoby się do skrócenia terminów dostaw oraz potaniaenia przewozu.

Inż. J. Piecuch omawia ciekawe urządzenia służące do przetwarzania wagonów, bez użycia parowozu, tzw. jednokolowy przesuwacz wagonowy, zastosowany ostatnio na kolejach NRD. Urządzenie może się poruszać swobodnie na terenie i daje możliwość przetwarzania wagonów o łącznej wadze do 100 ton.



Zagadnienie organizacji transportu resortowego, a w szczególności przedsiębiorstw branżowych, staje się jednym z kluczowych zagadnień transportu samochodowego. Dlatego też „Motoryzacja“ coraz więcej miejsca poświęca temu zagadnieniu. Po artykule, poruszającym ten temat, zamieszczonym w numerze lutym i numerze marcowym znajdujemy aż dwa opracowania o tej samej tematyce. Pierwsze — to artykuł Ignacego Szemberga p.t. „Problemy transportu branżowego“.

W artykule tym autor przedstawiając korzyści wynikające z właściwego ustalenia organizacyjnego transportu resortowego, przedstawia problemy z tym związane, które powinny być jak najszybciej rozwiązane. M.in. przedstawia takie zagadnienie, jak ustalenie właściwych stosunków między usługobiorcą, a przedsiębiorstwem branżowym, organizowanie zcentralizowanych przewozów, właściwe ustalenie plac kierowców.

Drugi artykuł na temat transportu resortowego — to opracowanie Czesława Wiersztackiego p.t. „Transport samochodowy w rolnictwie“. Autor tego artykułu, przedstawiając duże znaczenie transportu samochodowego dla rozwoju rolnictwa i naświetlając jak problem ten wygląda w Związku Radzieckim, wysuwa wnioski co do uporządkowania organizacyjnego transportu samochodowego w naszym rolnictwie.

W tymże numerze „Motoryzacji“ znajdujemy artykuł Władysława Węgielka na temat doświadczeń PKS w organizowaniu regularnego przewozu ładunków. Autor artykułu przedstawia dotychczasowe osiągnięcia i wysuwa szereg wniosków co do usprawnienia transportu regularnego.

Z pozostałych artykułów marcowego numeru „Motoryzacji“ czytelników naszych może zainteresować oprowanie dr. Władysława Górskiego na temat ubezpieczenia pojazdów mechanicznych (autocasco).



„Technika i Gospodarka Morska“ w numerze marcowym przynosi w interesującym nas dziale: „Organizacja pracy floty i portów“ trzy następujące opracowania: J. Boduszyński z CZ PMH Gdynia w artykule „Rezerwy czasu statków

PMH w portach krajowych“ podaje metodę analizy strat czasu PMH w portach polskich oceniając rozmiar i główne przyczyny strat czasu statków polskich w 1954 r. z podziałem na poszczególne porty i rodzaje żeglugi. Autor ocenia również rozmiar strat w potencjale floty polskiej, wynikających z przestojów w portach krajowych, wreszcie daje analizę wydajności przeładunku w odniesieniu do poszczególnych ładunków w portach polskich.

Mgr T. Kowalewski z Min. Żeglugi w artykule „Analiza i ocena wykonania planu przewozów w żegludzie morskiej“ wskazuje na podstawowe znaczenie analizy wykonania planu zdolności i wydajności przewozowej oraz na konieczność właściwego uwzględnienia w ocenie sytuacji remontowej awarii oraz zmian w strukturze masy ładunkowej. Artykuł stanowi bodajże pierwszą w naszej literaturze próbę teoretycznego wskazania na uproszczonym przykładzie metody analizy wykonania planów przewozów we wskaźnikach naturalnych. Do opracowania pozostaje jeszcze metoda analizy wykonania planu we wskaźnikach wartościowych (koszty i wpływ).

Dr L. Grosfeld, Prezes Polskiej Izby Handlu Zagranicznego w swoim artykule „Znaczenie zwyczajów portowych“ porusza następujące zagadnienie — zwyczaj handlowy i zwyczaj portowy. Powstanie, znaczenie i cel zwyczajów w gospodarce kapitalistycznej. Zwyczaj w ustroju socjalistycznym. Polskie zwyczaje portowe.

W numerze marcowym b.r. miesięcznika „Gospodarka Planowa“ opublikowany został artykuł prof. dr. I. Tarskiego p.t. „Drogi rozwoju transportu morskiego w polskim handlu zagranicznym“. Autor omawia czynniki wpływające w naszych warunkach na wielkość udziału drogi morskiej w przewozie ładunków polskiego handlu zagranicznego, stwierdzając, że pomimo zmniejszonego udziału drogi morskiej w całości obrotów naszego handlu zagranicznego — zadania stojące przed transportem morskim stale rosną.

W dalszej treści artykułu autor naświetla w jaki sposób realizowane są zadania obecne i jakie zadania staną przed polskim transportem morskim w dalszej perspektywie.

W trzecim numerze „Gospodarki Planowej“ ukazał się artykuł K. Swistuna p.t. „Możliwości obniżenia planowanych kosztów przewozu towarów“. Autor na przykładach przemysłu rolnego i spożywczego oraz handlu wewnętrznego wskazuje na realne możliwości wyeliminowania przewozów nieracjonalnych i stąd obniżenia kosztów transportu. Autor podaje również metody walki z przewozami nieracjonalnymi.

W numerze marcowym miesięcznika „Miasto“ opublikowany został artykuł Zb. Lilpopa p.t. „Wpływ pomniejszenia miejsc pracy i zamieszkania na obciążenie komunikacji miejskiej“, który ze względu na istotny problem przewozów pracowniczych, sygnalizujemy naszym czytelnikom.