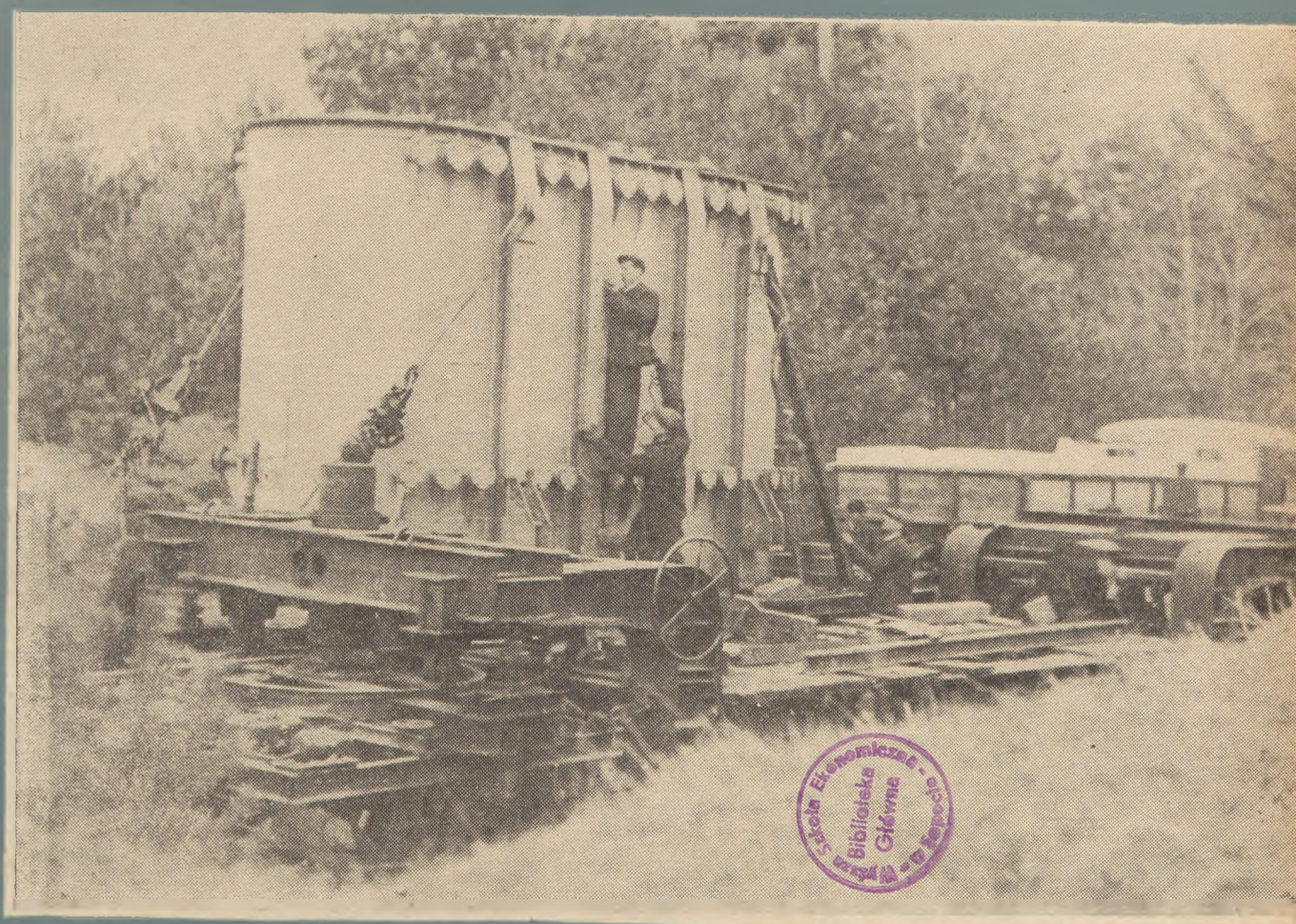


TRANSPORT

**MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY
EKONOMICIE TRANSPORTU**



ROK VII WARSZAWA CZERWIEC 1955

Nr 6

	Str.
— Po naradzie w sprawie pogłębienia planowania przewozów w transporcie drogowym	161
A. ROSTOCKI — 10 lat pomocy Związku Radzieckiego dla polskiego transportu samochodowego	164
W. GAJEWSKI — O racjonalizację przewozów materiałów budowlanych kolejami PKP	166
J. BIELEJEC — Przedsiębiorstwa branżowe transportu samochodowego	169
J. BURIĄK — W sprawie prawa przewozowego transportu drogowego	171
H. DZIERŻANOWSKA — System finansowy w portach morskich	172
W. KWIATUSZYŃSKI — Wskaźniki eksploatacyjne i kosztowe śródlądowej żeglugi turystyczno-wypoczynkowej	175

TRANSPORTOWCY PISZA

J. ENDER — O usprawnienie eksportu artykułów spożywczych	176
L. KUROWSKI — W sprawie operatywnego planowania przewozu ładunków w przemyśle	178
Z. PAJDOWSKI — Utrzymanie właściwego stanu opakowania towarów w czasie transportu i manipulacji w portach	179
T. BORYSIEWICZ — Błąd, który trzeba sprostować	180

DZIAŁ INFORMACYJNY

— Szkolenie pracowników bocznic kolejowych	181
— Zatrudnianie absolwentów szkół Min. Kolei	181
— Dodatkowe uprawnienie inspekcji gospodarki samochodowej	181
— Praktyka dla kierowców zawodowych	182
— Przekazanie uprawnień do wydawania przepisów w zakresie zużycia ogumienia samochodowego	182
— Premiowanie kierowców za oszczędność ogumienia	182
— Wyjaśnienie do taryfy towarowej przewozów konnych	183
— Wysokość diet kierowców PKS w czasie podróży służbowej	183
— Zatrudnienie absolwentów szkół resortu Transportu Drogowego i Lotniczego	183
— Zobowiązania finansowe od przychodów z tytułu furmaństwa	183
— Nowe taryfy opłat za usługi świadczone w portach morskich	183
— Świadectwa zdolności żeglugowej dla statków rzecznych	184
— Normy państwowe dotyczące komunikacji	184
— Przewóz cegły w pojemnikach	185
— Zadrzewienie obiektów komunikacyjnych	185
— Komitety turystyki przy prezydiach WRN	185
— Regularne linie towarowe PKS	186
— Biuletyn Centralnej Rady Związków Zawodowych	187

KRONIKA

— JAK PRACUJĄ NASI TRANSPORTOWCY	187
----------------------------------	-----

CO CZYTAĆ

A. ŻARKOWSKI — Recenzja książki Miki pt. „Zarys prawa przewozowego“ (III str. okładki)	
--	--

Z PRASY FACHOWEJ

(IV str. okładki)

Zdjęcie na pierwszej stronie okładki przedstawia fragment transportu 100-tonowego transformatora przez Ekspozyturę mieszaną PKS w Nowym Sączu do Rożnowa na dystansie 36 km. Był to niecodzienny wyczyn w zakresie przewozów. Wykonany on został zupełnie sprawnie mimo braku odpowiedniego do tego celu sprzętu transportowego.

Zdjęcie na stronie 161 przedstawiają przodowników pracy w transporcie kolejowym. Zdjęcie z lewej strony przedstawia dyspozytora parowozowni Brochów DOKP Wrocław ob. F. Krokosa. Ob. Krokos wykonuje sprawnie wszystkie mierniki w zakresie dyspozycji parowozowej. Z prawej strony — ob. E. Jeżyna przodujący dyspozytor węzła Brochów DOKP Wrocław, również posiada poważne osiągnięcia w zakresie zmniejszenia obrotów parowozów na węźle.

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. 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. 1111. 4. V. 1955 r. B-6-6869



TRANSPORT

MIESIĘCZNIK



Rok VII

Warszawa, czerwiec 1955 r.

Nr 6

Po naradzie w sprawie pogłębienia planowania przewozów w transporcie drogowym

Narada, która odbyła się w dniach 5—6 kwietnia br. w sprawie pogłębienia planowania przewozów w transporcie drogowym, dała wszechstronną i głęboką ocenę dotychczas stosowanych metod planowania w transporcie drogowym oraz określiła kierunki dalszej walki o stałe usprawnienie systemu planowania przewozów, celem przekształcenia go w skuteczne narzędzie dla dokonania poprawy w wykorzystaniu środków transportowych, obniżeniu kosztów przewozów oraz zapewnieniu właściwych proporcji rozwoju poszczególnych form organizacyjnych transportu samochodowego.

Doświadczenie przeszło rocznego stosowania instrukcji w sprawie operatywnego planowania przewozu ładunków, wprowadzonej w życie zarządzeniem Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego nr 295 z dnia 12 października 1952 r., dowiodło, że zasady planowania w transporcie drogowym oparto na słusznych metodologicznych podstawach — bilansowania potrzeb przewozowych i zdolności przewozowej w przekrojach terytorialnych.

Kwartalno-miesięczne bilanse przewozowe stanowią uzasadniony teoretycznie i wystarczający materiał wyjściowy dla regulowania przez organy planowania terenowego oraz wydziały komunikacji całokształtu spraw związanych z transportem drogowym. Przewidziane w zgłoszeniach do bilansu przewozowego dla nadawców masy ładunkowej dane mogą, pod warunkiem zachowania dyscypliny planowania przez tych ostatnich, w dostatecznej mierze zorientować wydziały komunikacji drogowej i wojewódzkie komisje planowania gospodarczego zarówno co do rozmiarów potrzeb przewozowych, jak też i co do stopnia wykorzystania własnych środków transportu drogowego. Z drugiej strony dane, dotyczące zdolności przewozowej przewoźników publicznych, pomocniczej spółdzielczości przewozowej oraz transportu nieuspołecznionego, pozwalają WKD WRN oraz WKPG opracować plan przewozów, zabezpieczający należyte zaspokojenie terenowych potrzeb przewozowych oraz właściwy z punktu widzenia interesów gospodarki narodowej układ proporcji między zadaniami przewozowymi różnych form organizacyjnych transportu samochodowego.

Podkreślając słuszność teoretycznych zasad, na których oparto w instrukcji PKPG sporządzanie operatywnych planów przewozów w transporcie drogowym, uczestnicy narady bardzo krytycznie nasświetlili zastosowane dotąd środki dla realizacji tej instrukcji oraz uwypuklili szereg braków i luk w zakresie trybu i techniki sporządzania operatywnych planów przewozowych. Usunięcie wspomnianych braków, wprowadzenie do techniki i trybu planowania przewozów niezbędnych uzupełnień przez PKPG i Min. Transportu Drogowego i Lotniczego — to najpilniejsze sprawy, które wynikają dla tych instytucji jako bezpośrednie wnioski z narady.

Jako na jedną z istotnych wad operatywnego planowania przewozów, dyskusja wskazała na nadmierną pracochłonność opracowywania planów przewozowych

w dotychczas obowiązującym trybie. Nadmierna pracochłonność wynikała stąd, że plany przewozowe i bilanse opracowywane były co miesiąc. Duża ilość zgłoszeń do operatywnego planu przewozów, jak też i konieczność interwencji w przypadkach, gdy obowiązane do planowania jednostki gospodarcze nie wykonywały swoich zadań w tym zakresie, powodowały konieczność bez mała w ciągu całego miesiąca zajmowania się przez odpowiedzialnych za opracowanie planów przewozów pracowników WKD i WKPG sprawami typu formalno-porządkowego w większej mierze, niż merytoryczną analizą bilansów i planów przewozowych.

Zmniejszenie pracochłonności opracowania kwartalno-miesięcznych bilansów i planów przewozów w drodze anulowania trybu planowania miesięcznego umożliwi organom planowania terenowego większą, niż dotychczas koncentrację wysiłków nad należytym opracowaniem bilansów przewozowych oraz pogłębieniem znajomości sytuacji przewozowej i potrzeb przewozowych odpowiedniego województwa.

W parze ze zmniejszeniem pracochłonności i znacznym pogłębieniem treści bilansów i planów przewozowych powinno pójść zacieśnienie więzi między nadawcą ładunku i przewoźnikiem w trakcie opracowania i wykonania planu przewozów. Wg dotychczas obowiązującego trybu planowania nadawca nawiązywał kontakt z przewoźnikiem za pośrednictwem Wydziału Komunikacji Drogowej, który informował z jednej strony przewoźnika co do wielkości zadań przewozowych, które powinny być wykonane dla poszczególnych nadawców oraz jednostki gospodarcze planujące przewozy o tym, jakimi środkami transportu ich przewozy zostaną wykonane. Narada podkreśliła, że brak bezpośredniego kontaktu między nadawcą ładunku i przewoźnikiem był przyczyną częstego traktowania planów przewozowych przez obie strony jako formalności, której należało dopełnić, ale która w zasadzie do niczego nie zobowiązywała. Kwartalno-miesięczny plan przewozów powinien ustalać zasadnicze elementy oczekujących przewoźnika zadań przewozowych, a nadawca powinien uzyskiwać niezbędną pewność, że zgłoszona do przewozu masa ładunkowa zostanie na pewno w określonym terminie przewieziona. Dlatego też jest rzeczą konieczną, aby przed zgłoszeniem na okres planowego kwartału zapotrzebowania na środki transportu drogowego do wydziałów komunikacji drogowej nadawcy uzgadniali wstępnie wielkość zgłoszeń na poszczególne organizacje przewozowe z przewoźnikami. W ten sposób zapotrzebowania na przewozy będą już wstępnie zbilansowane, a zadania przewozowe zostaną wstępnie dobrane przez przewoźników wg odpowiadającej im najlepiej z punktu widzenia wykorzystania transportu struktury masy ładunkowej, odległości przewozów oraz innych kryteriów określających efektywność wykorzystania środków transportowych. Rzecz oczywista, że praca analityczna wydziałów komunikacji drogowej w zakresie opracowania bilansu przewozowego będzie musiała być skierowana

na dokładną kontrolę prawidłowości zgłoszeń przewozowych dla poszczególnych przewoźników. Oprócz zacieśnienia współpracy między nadawcą ładunku i przewoźnikiem w trakcie sporządzania planu kwartalnego, należy zapewnić ścisłą współpracę obu stron w trakcie wykonania planu.

Wielokrotnie podnoszono na naradzie konieczność wprowadzenia do praktyki współpracy przewoźników publicznych z nadawcami ładunków krótkoterminowych planów zamówień, wzorem stosowanych w transporcie kolejowym planów 5-dniowych. Krótkoterminowe np. tygodniowe plany-zamówienia, składane przez nadawców ładunków do ekspozytur lub stacji terenowych PKS, powinny umożliwić przedsiębiorstwu przewozowemu należyte zorganizowanie pracy eksploatacyjnej, uwzględniające najbardziej optymalne w danych warunkach wykorzystanie taboru. Sporządzanie krótkoterminowych planów zamówień nie powinno nastrożać nadawcom ładunków większych trudności. Zlecenia wysyłkowe na okres najbliższego tygodnia powinny być zawsze znane; pewną trudność mogą przedstawiać dostawy dla zakładu, które należy odebrać na stacji kolejowej i które nie przychodzą regularnie. W tego rodzaju przypadkach należy przewidzieć możliwość operatywnego korygowania krótkoterminowego planu-zamówienia.

Plany-zamówienia, aby spełniły swoje zadanie, powinny wiązać się ściśle z zadaniami przewozowymi planu kwartalnego, powinny one stanowić niejako konkretyzację zadań planu kwartalno-miesięcznego na okres planowanego tygodnia. Przyjmująca tygodniowe plany-zamówienia ekspozytura albo stacja terenowa PKS, powinna uwzględniać w pierwszej kolejności te krótkoterminowe plany-zamówienia, które wynikają z zatwierdzonego uchwałą Wojewódzkiej Rady Narodowej planu kwartalno-miesięcznego. Nie powinno dochodzić w ogóle do takiej sytuacji, że przewoźnik publiczny przyjmuje do wykonania przewozy, które nie zostały ujęte w planie, a przewozy planowe nie są wykonywane.

Przewozy planowe mają zawsze pierwszeństwo przed nieplanowymi, nawet wtedy, gdy z punktu widzenia interesów przewoźnika opłaca się wykonywać te ostatnie. Przewozy pozaplanowe mogą być wykonywane przez przewoźnika publicznego tylko w ramach rezerwy w zdolności przewozowej. Trzeba, aby w praktyce działania PKS oraz spółdzielczych przedsiębiorstw przewozowych te zalecenia narady znalazły pełne zastosowanie. Wydaje się celowe w wyniku przebiegu dyskusji na naradzie, aby zostały wprowadzone przez przewoźników sankcje za wykonanie przewozów pozaplanowych w formie pobierania dodatkowych opłat za przewozy. Wprowadzenie tego rodzaju sankcji mogłoby w dużej mierze przyczynić się do urealnienia planowania przewozów.

Plan przewozowy powinien ponadto, jak wykazała narada, zawierać niezbędne dane co do rodzaju zgłaszanej do przewozu masy towarowej. Słusznie podkreślił na naradzie przedstawiciel WSE w Szczecinie doc. Poradowski, że bilansowanie potrzeb przewozowych i zdolności przewozowej w warunkach, gdy nie wiadomo jakie ładunki oraz na jakich trasach mają być przewożone, stawia pod wielkim znakiem zapytania realność opracowywanego w ten sposób bilansu. Dokładne dane co do rodzaju zgłaszanych do przewozu ładunków oraz tras przewozowych powinny w pierwszym etapie znaleźć się przynajmniej w krótkookresowych planach-zamówieniach.

Wiele uwagi poświęciła narada sprawie należytego organizacyjnego i kadrowego przygotowania się do wykonania nowych zadań ze strony wydziałów komunikacji drogowej WRN oraz WKPG. Zadania w zakresie planowania przewozów i koordynacji działalności różnych rodzajów środków transportowych — są zadaniami trudnymi i wymagającymi wysokich kwalifikacji ekonomicznych od zajmujących się tymi sprawami pracowników. Nakreślony przez uczestników narady obraz aktualnych możliwości realizacji ze strony WKD trudnych zadań planowania przewozów, koordynacji działań z najpilniejszych zadań Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego polega na tym, aby otoczyć

wydziały komunikacji drogowej, a zwłaszcza predestynowane do realizacji tych zadań oddziały planowania przewozów, należyłą opieką, wzmocnić je kadrowo, zapewnić im niezbędny instruktaż, zorganizować stałą kontrolę pracy tych oddziałów oraz systematyczną ocenę ich działalności. Bierność wydziałów komunikacji drogowej w walce o zmianę struktury transportu drogowego w kraju, niewywiązywanie się z zadań w zakresie planowania przewozów były wynikiem braku należytej opieki ze strony Ministerstwa nad działalnością jego odpowiedników w terenie. Przełamanie braku aktywności w tym zakresie jest sprawą o tyle ważną, że, jak dowiodła dyskusja na naradzie, wydziały komunikacji drogowej mogą pod warunkiem należytego ich ustawienia spełniać rolę skutecznego instrumentu dla realizacji zamierzeń, mających na celu umocnienie i rozwój postępowych form organizacyjnych transportu samochodowego, podniesienia roli i znaczenia przewoźnika publicznego, uporządkowania zaplecza technicznego i budownictwa samochodowego.

Szczególną uwagę należy poświęcić sprawom instruktażu wydziałów komunikacji drogowej przez Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego. Instruktaż związany z przeszkoleniem odpowiedzialnych za planowanie przewozów pracowników WKD powinien zmierzać w dwóch zasadniczych kierunkach:

- 1) należytego opanowania zagadnienia planowania przewozów zgodnie z obowiązującymi przepisami i instrukcją o planowaniu przewozów,

- 2) bieżącego informowania odpowiedzialnych pracowników WKD o aktualnych zadaniach w zakresie zmian strukturalnych w transporcie drogowym odpowiednio do zwiększających się dostaw taboru samochodowego, rozwoju przewoźnika publicznego oraz rozwoju branżowych przedsiębiorstw transportu samochodowego.

Sprawa dobrego przyswojenia sobie przez pracowników wydziałów komunikacji drogowej zasad planowania przewozów posiada istotne znaczenie. Dotychczasowe doświadczenie w zakresie planowania przewozów dowiodło, że personel wydziałów komunikacji drogowej nie opanował dotychczas w należytej mierze tych spraw. Na naradzie podkreślono, że sama instrukcja oraz przepisy w zakresie planowania przewozów nie wystarczą. Jest rzeczą niezbędną, aby przeszkolenie pracowników wydziałów komunikacji drogowej w zakresie planowania przewozów oprzeć na materiałach szerszych. Należy opracować w formie materiału uzupełniającego instrukcję rozszerzoną, w której, w oparciu o szereg konkretnych przykładów, powinny znaleźć się dostateczne naświetlenie wszystkich bardziej trudne i skomplikowane przypadki opracowania planu, rozdziału zadań przewozowych, zestawienia bilansu przewozów. Instrukcja uzupełniająca powinna wskazywać, w oparciu o konkretne przykłady, jak należy analizować zdolność przewozową transportu własnego i transportu branżowego oraz jak oceniać sytuację przewozową terenu. Opracowanie materiałów uzupełniających, które mogłyby spełnić dla pracowników zajmujących się planowaniem przewozów rolę instrukcji — podrecznika jest w świetle dotychczasowych doświadczeń oraz dyskusji na naradzie sprawą ważną i pilną.

Bieżące informowanie wydziałów komunikacji drogowej o najpilniejszych zadaniach w zakresie niezbędnych zmian w strukturze organizacyjnej transportu samochodowego powinno opierać się o ramowe ustalenie dotyczące perspektyw rozwojowych poszczególnych form organizacyjnych transportu samochodowego. Sama znajomość kierunków rozwojowych, rzecz oczywista, nie wystarczy. Kierunki rozwojowe są znane i uznane ogólnie. Istota zagadnienia sprowadza się do ustalania zadań aktualnych, odpowiednio do sytuacji przewozowej na terenie danego województwa oraz odpowiednio do sytuacji przewozowej w kraju. Dużo wniosków wyniknie dla organów planowania terenowego bezpośrednio z bilansu przewozowego i oceny sytuacji przewozowej. Jednakże nie wyniknie stąd wszystko, co jest niezbędne dla podjęcia decyzji co do istotnych zmian w proporcjach ilościowych poszczególnych form organizacyjnych transportu drogowego na terenie województwa. Właściwy kierunek działania wydziałów komunikacji drogowej — jako realizatorów polityki transportowej w terenie — może być zapew-

niony tylko wtedy, gdy z oceną sytuacji przewozowej na terenie województw będzie postępować w parze ocena sytuacji w skali ogólnokrajowej i zadania, które wysuwa dla WKD bilans przewozowy i ocena sytuacji przewozowej w skali terenu, będą uzupełniane w drodze stałej współpracy Ministerstwa z terenem zadaniami, wynikającymi z sytuacji przewozowej w kraju. Pomimo, że podstawowe kierunki rozwojowe form organizacyjnych w transporcie drogowym można uznać za ogólnie uznane, warto je w tym miejscu pokrótce omówić, z tego względu, że zajęły na naradzie wiele miejsca oraz że stanowić będą dla WKD i WKPG główne kryteria postępowania przy rozdziale na poszczególnych przewoźników masy ładunkowej w planach kwartalno-miesięcznych.

Materiałem wyjściowym dla sporządzania kwartalno-miesięcznego bilansu przewozowego są zgłoszenia nadawców masy ładunkowej na obce środki transportu drogowego, uwzględniające wielkość przewozów transportem własnym. Jedno z podstawowych zadań dla opracowujących plany sprowadza się do należytego przeanalizowania wielkości przewozów, które nadawca przewiduje wykonać transportem własnym względnie branżowym. Od należytej oceny tej niejako wyjściowej pozycji do opracowania planu przewozów zależy stopień wykorzystania transportu własnego, branżowego, realność planu przewozowego innych przewoźników oraz prawidłowość oceny sytuacji przewozowej w terenie.

Zgłoszenia, nie mieszczące się w ramach zdolności przewozowej transportu własnego i branżowego WKD — WKPG powinna tak podzielić, aby w pierwszej kolejności zapewnić pełne wykorzystanie środków transportowych Państwowej Komunikacji Samochodowej, a następnie transportu samochodowego spółdzielczości. Dopiero w przypadku absolutnej niemożności wykonania niezbędnych dla gospodarki narodowej przewozów środkami transportu uspołecznionego, mogą być przewidziane w planie przewozów do wykorzystania środki transportowe pomocniczych spółdzielni transportowych oraz transportu nieuspołecznionego samochodowego i konnego. Uprzywilejowanie Państwowej Komunikacji Samochodowej, wyrażone w zapewnieniu temu przedsiębiorstwu całkowitego wykorzystania posiadanego potencjału przewozowego przed spółdzielczością i przewoźnikami nieuspołecznionymi, nie budzi żadnych wątpliwości.

Z dyskusji na naradzie wynika również, że Państwowa Komunikacja Samochodowa powinna znajdować się również w sytuacji uprzywilejowanej w stosunku do nieorganizowanego transportu własnego oraz transportu branżowego. Charakter uprzywilejowania powinien być tu odmienny, niż w przypadku poprzednim. Przy ustalaniu podziału zadań przewozowych na okres planowanego kwartału nie chodzi bowiem o to, czy tego lub innego rodzaju przewozy wykona w tym czasie transport własny, branżowy czy też PKS, ale czy rozmiary przewozów w transporcie własnym i koncentracja środków transportowych w tym transporcie, jak też i rozmiary przewozów w transporcie branżowym w stosunku do przewozów przewoźnika publicznego nie uzasadniają wniosków o przeprowadzenie zasadniczych zmian w kierunku szybszego rozwoju przewoźnika publicznego. Wnioski takie powinny być sformułowane przez WKD na podstawie oceny sytuacji w transporcie drogowym. Powinny one w szczególności zmierzać do: zmniejszenia ilości środków transportowych w zakładach podległych różnym ministerstwom na terenie danego województwa, ograniczenia przydziałów samochodów dla poszczególnych zakładów względnie ich anulowania, przerzucenia określonych ilości środków transportowych z transportu nieorganizowanego do dyspozycji przewoźnika publicznego, względnie przekształcania nieorganizowanego transportu własnego w działające na zasadach rozrachunku gospodarczego gospodarstwa samochodowe. Wnioski mogą również dotyczyć przy istnieniu określonych warunków przekształcania branżowych przedsiębiorstw transportu samochodowego w przedsiębiorstwa przewozów publicznych. Rzecz oczywista, że w zakresie regulowania stosunków wzajemnych pomiędzy różnymi formami organizacyjnymi państwowego transportu samochodowego, wnioski powinny zmierzać zasadniczo

w kierunku przekształcania nieorganizowanego transportu własnego w transport branżowy. Transport publiczny jest najwyższą formą wykonywania przewozów w transporcie drogowym, zapewniającą najlepsze wykorzystanie środków transportowych i najniższe koszty przewozów. Powinien on stać się w przyszłości dominującą formą organizacyjną w transporcie samochodowym w kraju. W istniejącej sytuacji droga do transportu publicznego prowadzi w zasadzie przez organizowanie transportu własnego w branżowe gospodarstwa samochodowe i stonowie przekształcanie tych gospodarstw w przedsiębiorstwa przewozów publicznych. Nie można nie docenić ogromnej roli wydziałów komunikacji drogowej w kształtowaniu tego procesu rozwojowego.

Wiele głosów, które padły na naradzie, domagały się umożliwienia organom planowania terenowego wywierania istotnego wpływu na bieg rozdzielnictwa samochodowego. Sprawa ta powinna znaleźć rychle rozwiązanie zarówno w okresie sporządzania rocznych bilansów i planów przewozowych, jak też i w trakcie planowania kwartalno-miesięcznego. W metodologii planowania przewozów na rok 1956 przewidziano, że dostawy taboru samochodowego dla poszczególnych ministerstw opierać się będą w zasadzie na dokonanych przez WKD WRN obliczeniach odnośnie potrzeb przewozowych ministerstw w poszczególnych województwach i możliwościach ich zaspokojenia w ramach istniejącego potencjału transportowego. Wielkość przydziałów pojazdów samochodowych będą więc w odróżnieniu od lat ubiegłych wynikową różnicy potrzeb przewozowych i zdolności przewozowej, z tym, że kierunek uzupełnienia braków w zdolności przewozowej będzie kierunkiem na uzupełnienie zdolności przewozowej przewoźnika publicznego i branżowych przedsiębiorstw transportu samochodowego przede wszystkim. Tylko w szczególnego rodzaju wypadkach wyjątkowych powinno być dopuszczone powiększenie względnie uzupełnienie ilostanu nieorganizowanego transportu własnego. Przy ustalaniu podziału zadań przewozowych pomiędzy poszczególne formy organizacyjne transportu samochodowego państwowego powinien być przewidziany w zmienionej, w wyniku narady, instrukcji o planowaniu przewozów w transporcie drogowym wpływ WKD i WKPG na realizację rozdzielnictwa kwartalnego na pojazdy samochodowe. Wprowadzenie dla poszczególnych ministerstw obowiązku sporządzania podrozdzielników z podziałem na województwa oraz obowiązku uzgadniania tych podrozdzielników z Ministerstwem Transportu Drogowego i Lotniczego, które powinno je konfrontować z bilansami przewozowymi wojewódzkimi i oceną sytuacji przewozowej w terenie, dostarczy niezbędnych materiałów do zmian operacyjnych w rozdzielnictwie, celem uniknięcia szkodliwych dysproporcji w lokalizacji środków transportowych. Zapewnienie w tej formie wpływu organom planowania terenowego na rozdzielnictwo pojazdów samochodowych powinno dobrze się przysłużyć zarówno podniesieniu autorytetu WKD i WKPG, jak i usprawnieniu planowania przewozów w transporcie drogowym.

Regulowanie wzajemnych stosunków między formami organizacyjnymi państwowego transportu samochodowego — to jedno z najważniejszych zadań wydziałów komunikacji drogowej. Powinny one przejawiać w tym zakresie niezbędną elastyczność, unikać szablonu i kureczowego trzymania się ustalonych zasad.

Jako niedopuszczalne należy ocenić zjawisko wykonywania przewozów publicznych przez transport własny lub branżowy wówczas, gdy środki transportowe przewoźnika publicznego pozostają niewykorzystane. Ale przy pełnym zatrudnieniu przewoźnika publicznego i ogólnym braku zdolności przewozowej na terenie województwa — wykonywanie przewozów publicznych przez transport branżowy i nawet własny wg obowiązujących opłat taryfowych jest na krótką metę, a więc w skali miesiąca lub kwartału, dopuszczalne.

Podkreślając sprawę uregulowania stosunków wzajemnych form organizacyjnych transportu samochodowego państwowego jako jedno z zadań najważniejszych, należy zawsze pamiętać, że w naszych warun-

kach zadanie umacniania i stałego zwiększania roli i udziału transportu uspołecznionego w ogólnych przewozach jest nadal zadaniem podstawowym i najważniejszym. W szeregu województw sytuacja dojrzała do tego, aby całkowicie przejąć przez transport uspołeczniony przewozy wykonywane dotychczas przez nieuspołeczniony transport samochodowy i konny, oraz w znacznej mierze uszczuplić udział w ogólnych przewozach pomocniczej spółdzielczości przewozowej. Zadania w tym zakresie powinny być z wielką konsekwencją realizowane przy stałej i nieustąpną uwadze Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego dla tych zagadnień.

Były na naradzie głosy, które podkreślały konieczność rozszerzenia ilości jednostek zobowiązanych do planowania przewozów, a zwłaszcza jednostek podległych Ministerstwu Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej, PGR, Rolnictwa, Drobnoego Przemysłu i Rzemiosła i innych. Jest rzeczą niezbędną przewidzieć w zmianach do instrukcji o planowaniu przewozów uprawnienie dla Woj. Rad Narodowych rozszerzenia w miarę potrzeby zasięgu jednostek zobowiązanych do operatywnego planowania przewozów. Wydaje się również konieczne, ściślejsze związanie terminów sporządzania operatywnych planów przewozowych z terminami zatwierdzania planów działalności podstawowej zakładów produkcyjnych, punktów skupu, jednostek obrotu towarowego, przedsiębiorstw budowlanych oraz gospodarstw rolnych. W związku z tym terminy sporządzania operatywnych planów przewozów powinny ulec przesunięciu nawet na początek okresu planowanego kwartału. Korzyści, które stąd wynikną w zakresie możliwości dokonania realnej oceny sytuacji przewozowej na okres planowanego kwartału zrekompensują z nadwyżką pewne niedogodności, jakie pociągnie za sobą opóźnienie w ostatecznym zatwierdzeniu przez Wojewódzką Radę Narodową planu kwartalno-miesięcznego i wynikająca stąd potrzeba dokonania ewentualnej korekty wstępnie ustalonych zadań przewozowych dla nadawców masy ładunkowej oraz przewoźników.

Narada uwypukliła ostro dotychczasowe niedociągnięcia w działalności koordynacyjnej organów planowania terenowego. Wnioski z dyskusji w tej sprawie zmierzają do ujęcia w większej mierze, niż miało to miejsce dotychczas, w trybie działalności koordynacyjnej zagadnień najbardziej podstawowych w zakresie podziału zadań przewozowych pomiędzy poszczególne środki transportowe oraz współpracy wzajemnej poszczególnych rodzajów transportu. Zarysowała się już wyraźna linia podziału w zakresie działalności koordynacyjnej pomiędzy WKPG i wydziałami komunikacji

drogowej. Te ostatnie powinny koordynować i regulować wszystkie zagadnienia związane z podziałem zadań między środki transportu drogowego i współpracę tych środków transportowych ze sobą. Zagadnienie współpracy transportu drogowego z transportem kolejowym i wodnym śródlądowym powinno stanowić przedmiot działalności koordynacyjnej Wojewódzkich Komisji Planowania Gospodarczego. Dotychczas uregulowanie podstawowych zagadnień z zakresu współpracy transportu samochodowego z transportem kolejowym nie posunęło się wyraznie naprzód. Istotnym hamulcem w działalności WKPG w tym zakresie — to brak opracowania ze strony Instytutów Naukowo-Badawczych Transportu Samochodowego i Kolejnictwa zestawień porównawczych kosztów przewozów dokonywanych transportem samochodowym i kolejowym w różnych warunkach. Usunięcie tego zaniedbania i dostarczenie WKPG zestawień porównawczych kosztów przewozów w transporcie kolejowym i samochodowym jest niezbędnym warunkiem ożywienia terenowej działalności koordynacyjnej i osiągnięcia poprawy w realizacji Uchwały Rządu o przejmowaniu przez transport samochodowy przewozów kolejowych na krótkich odległościach.

Zmiany i poprawki, które w wyniku narady zostaną wprowadzone do instrukcji nie przyniosą należytej poprawy w skuteczności oddziaływania na sytuację przewozową, systemu operatywnego planowania przewozów, jeżeli nie zostanie osiągnięta radykalna poprawa w zakresie dyscypliny planowania przewozów w zobowiązanych do planowania ministerstwach i centralnych urzędach. Narada dowiodła, że brak dyscypliny planowania w jednostkach podległych poszczególnym ministerstwom, stanowił w okresie ubiegłego roku istotną przeszkodę w wykorzystaniu planowania przewozów jako skutecznego instrumentu walki o lepszą pracę środków transportu drogowego i obniżenia kosztów przewozów. W parze z wielką pracą szkoleniową i instruktażową, którą będzie musiało przeprowadzić Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego dla wydziałów komunikacji drogowej musi iść działalność instruktażowa w zakresie planowania przewozów w transporcie drogowym ze strony zobowiązanych do planowania ministerstw w stosunku do podległych im jednostek w terenie. Zobowiązane do planowania przewozów jednostki powinny przestać traktować obowiązek składania planów przewozowych jako uciążliwy haracz, spłacany w imię nieznanych im bliżej celów, ale powinny stać się aktywnymi uczestnikami budownictwa socjalistycznego transportu drogowego i umieć odpowiednio docenić ważną rolę w tym zakresie systemu planowania przewozów.

ALEKSANDER ROSTOCKI (Warszawa)

10 lat pomocy Związku Radzieckiego dla polskiego transportu samochodowego

21 kwietnia bieżącego roku minęło 10 lat od podpisania polsko-radzieckiego układu o przyjaźni, pomocy wzajemnej i współpracy powojennej. Rocznicą ta była uroczyscie obchodzona u nas w kraju oraz w Związku Radzieckim. Rocznicą ta jest ściśle związana z rozwojem Polski Ludowej, gdyż dzięki pomocy Związku Radzieckiego, dzięki nowym stosunkom pomiędzy Polską a Związkiem Radzieckim, których wyrazem jest między innymi wymieniony układ, Polska zdobyła możliwości takiego rozwoju gospodarczego, jakiego dziś jesteśmy świadkami.

Stosunki pomiędzy Związkiem Radzieckim a Polską, jak zresztą stosunki panujące pomiędzy wszystkimi krajami obozu socjalizmu i demokracji ludowej, są stosunkami nie do pomyślenia w ustroju kapitalistycznym. Są to stosunki przyjaźni i bezinteresownej wzajemnej pomocy, które umożliwiają państwom ze sobą współpracującym rozwijać swą gospodarkę.

Układ zawarty w dniu 21 kwietnia 1945 roku pomiędzy Polską a ZSRR w okresie, kiedy jeszcze trwała woj-

na z faszyzmem, przewidywał w artykule 7, że Polska i Związek Radziecki będą „współpracowały w duchu przyjaźni również po zakończeniu obecnej wojny w celu dalszego rozwoju i umocnienia więzi ekonomicznej i kulturalnej między obydwojma krajami i będą sobie pomagały wzajemnie w odbudowie gospodarczej obu krajów”. Układ ten zapoczątkował współpracę pomiędzy ZSRR a Polską i umożliwił Polsce rozwój ekonomiczny, nieznany w naszej historii. Dobitym dowodem tego jest fakt, że Polska, która przed wojną miała zaledwie 3% udziału w ogólnej produkcji europejskiej, zwiększyła ten udział w roku 1953, mimo znacznego wzrostu produkcji przemysłowej w kapitalistycznych krajach Europy, do przeszło 6%, wyprzedzając tym samym produkcję kapitalistycznych Włoch, a dorównując prawie produkcji Francji. Fakt ten, który stawia nas w rzędzie jednych z ważniejszych krajów Europy, do wodzi kołosalnego rozwoju ekonomicznego naszego kraju. Możliwe to było właśnie dlatego, że Polska otrzymała i otrzymuje od Związku Radzieckiego, dzięki wieloletnim układom gospodarczym, najniezbędniejsze su-

rowce, materiały, urządzenia, maszyny, dokumentację itp.

Rozwój polskiego transportu samochodowego, oparte go o polską bazę produkcyjną przemysłu motoryzacyjnego, jest jednym z przykładów pomocy Związku Radzieckiego. Od 1945 roku do chwili obecnej w budowie naszej motoryzacji odczuwalimy dobitnie wszechstronną, braterską pomoc ZSRR.

W latach wojny, kiedy na ziemiach radzieckich powstała Polska Armia, została ona wyposażona przez Związek Radziecki w pojazdy wszelkiego typu i tam też została przeszkolona pierwsza kadra specjalistów. Niezwłocznie po wyzwoleniu terytorium Polski, kiedy kraj nasz był zniszczony doszczętnie przez faszystowskiego okupanta, Związek Radziecki przyszedł nam dalej z wybitną pomocą w transporcie samochodowym. Otrzymaliśmy wtedy wiele samochodów marek ZIS i GAZ, które dla uruchomienia naszej gospodarki były niezbędne. W okresie tym bez samochodów niesposób było uruchomić zniszczonych fabryk, dostarczyć żywności dla miast i niezbędnych wyrobów przemysłowych dla wsi. Okupant pozostawił bardzo nieliczny tabor kompletnie zdewastowany, którego uruchomienie wymagało i dłuższego czasu i uprzedniego uruchomienia odpowiednich warsztatów, toteż radzieckie dostawy samochodów w tym okresie stanowiły dla nas podstawowy element do uruchomienia życia gospodarczego. Na podkreślenie zasługuje jeszcze fakt, że Związek Radziecki w tym okresie również odbudowywał swą gospodarkę i każdy samochód był tam tak samo potrzebny jak i w Polsce, dostawy więc dla nas samochodów były dowodem prawdziwej braterskiej, bezinteresownej pomocy.

Zniszczona kompletnie wówczas Warszawa uruchomiła pierwsze linie komunikacyjne dzięki ofiarowanym Warszawie przez radzieckie miasta trolejbusy.

Już w pierwszych miesiącach po odzyskaniu niepodległości rozpoczęliśmy intensywną pracę nad zorganizowaniem transportu samochodowego i zaplecza technicznego. Do organizacji tej brakowało nam przede wszystkim fachowców i tutaj znów przyszedł nam z pomocą Związek Radziecki, delegując grupę ekspertów pod kierownictwem ppłk. inż. Aleksego Lewaszowa, która dopomogła nam do uruchomienia pierwszych warsztatów samochodowych.

Tak wyglądała pomoc radziecka w pierwszym okresie po wyzwoleniu naszego kraju. Od tych dni zmieniło się wiele. Transport samochodowy rozwijał i rozwija się w Polsce w niezwykle dynamiczny sposób, nie ma dziedziny gospodarczej, w której samochód nie stanowiłby istotnego elementu, produkujemy coraz więcej pojazdów o dość szerokim wachlarzu typów, przystąpiliśmy już do eksportu samochodów i traktorów, posiadamy gęstą sieć komunikacji samochodowej, zbudowaliśmy i budujemy nowoczesne zakłady remontowe i stacje obsługi. Ten wielki rozwój naszego przemysłu motoryzacyjnego i naszego transportu samochodowego był możliwy właśnie dzięki pomocy i przykładowi Związku Radzieckiego. Baza produkcyjna transportu samochodowego, która właściwie praktycznie przed wojną w Polsce nie istniała, a której budowę rozpoczęliśmy po wojnie, opierała się głównie na dostawach ze Związku Radzieckiego.

Już przy uruchamianiu naszych pierwszych zakładów w Starachowicach i Ursusie Związek Radziecki udzielił nam pomocy, dostarczając konieczne obrabiarki. Budowa dalszych fabryk przemysłu motoryzacyjnego została oparta całkowicie na dostawach, dokumentacji i licencjach radzieckich. Fabryka samochodów osobowych w Warszawie na Żeraniu i fabryka samochodów ciężarowych w Lublinie, to dwa wielkie obiekty planu 6-letniego, które zostały zbudowane i uruchomione całkowicie dzięki pomocy Związku Radzieckiego.

Projekty obu fabryk zostały opracowane przez radzieckich projektantów, posiadających duże doświadczenie, praktykę i wiedzę w zakresie przemysłu motoryzacyjnego. Projekty te zostały opracowane według najnowszych zdobyczy i doświadczeń przemysłu radzieckiego. Nie tylko jednakże wymienione fabryki zostały wybudowane na podstawie projektów radzieckich inżynierów i pod ich kierunkiem, ale zostały one również wyposażone w radzieckie obrabiarki, a samochody

są w nich produkowane w oparciu o licencje radzieckich samochodów GAZ-M20, „Pobieda“ („Warszawa“) i „GAZ 51“ („Lublin“). Na specjalne podkreślenie zasługuje fakt bezinteresownego przekazania Polsce licencji produkcyjnych; jest to piękny przykład przyjaźnielskich stosunków pomiędzy naszymi krajami. W warunkach kapitalistycznych udzielenie licencji produkcyjnych stanowi akt przenikania obcych kapitałów do kraju, który otrzymuje licencje, ograniczenia jego możliwości produkcyjnych, penetracji jego rynku i osiagania przez kapitalistów dodatkowych zysków. Zupełnie inny charakter mają licencje udzielone Polsce przez Związek Radziecki; są one jednym z elementów naszego rozwoju gospodarczego i stanowią przykład przyjaźnielskiej, bezinteresownej pomocy. Budując nasze fabryki, korzystaliśmy nie tylko z dokumentacji i dostaw radzieckich, lecz również z pomocy w formie instruktażu i szkolenia kadr fachowców. Wielu naszych inżynierów, techników i robotników wyjeżdżało i wyjeżdża do Związku Radzieckiego, gdzie przechodzą przeszkolenie w fabrykach samochodów. Do naszych natomiast fabryk przyjeżdżają instruktorzy, którzy instruują i szkolą naszych fachowców. Ten stan rzeczy umożliwia stale podnoszenie kwalifikacji fachowych naszych kadr.

Nasz przemysł motoryzacyjny, dzięki omawianej pomocy, stanowi dzisiaj bardzo poważny potencjał produkcyjny. Zabezpieczamy naszą produkcją prawie wszystkie potrzeby przewozowe kraju, a nawet — jak już zostało wspomniane — rozpoczęliśmy w ostatnich latach eksport naszych pojazdów, rozszerzając stale wachlarz krajów importujących i zdobywając nowe rynki zbytu. Jeśli uświadomimy sobie, że przed 10 laty nie istniał u nas w ogóle przemysł motoryzacyjny, a dzisiaj produkujemy wiele typów pojazdów i to takiej jakości, że konkurują one na rynkach światowych z produkcją motoryzacyjną krajów o wieloletnim doświadczeniu w tym zakresie, zrozumiemy, jak wiele zostało dokonane.

W okresie, kiedy przemysł nasz nie rozwijał jeszcze swojej produkcji w wystarczającym stopniu dla pokrycia potrzeb naszego transportu, Związek Radziecki dostarczył nam wiele pojazdów swojej produkcji, a dzisiaj dostarcza nam pojazdów tych typów, których nie produkujemy, względnie których odczuwamy brak.

W okresie ostatniego 10-lecia otrzymaliśmy z ZSRR wiele pojazdów. Nie ma prawie dziedzin, gdzie nie pracowałyby radzieckie samochody. W budownictwie na wielu budowach pracowały i pracują niezwykle mocne w swej konstrukcji radzieckie samochody z podnoszoną skrzynią ZIS-585. Do niedawna były to jedyne pojazdy tego typu pracujące w naszym budownictwie, obecnie produkujemy już również wywrotki w naszych fabrykach motoryzacyjnych.

Pierwsze uspołecznione przedsiębiorstwo taksówkowe uruchomiliśmy dzięki otrzymaniu od ZSRR samochodów osobowych „GAZ-M-20-Pobieda“ w specjalnym wykonaniu taksówkowym. „Pobiedy“ również otrzymaliśmy i dla innych potrzeb całej gospodarki narodowej, do czasu uruchomienia własnej produkcji tych wozów. Dla potrzeb komunikacji miejskiej Związek Radziecki dostarczył nam autobusów ZIS 155.

Do czasu rozwinięcia własnej produkcji samochodów ciężarowych otrzymaliśmy ze Związku Radzieckiego samochody 3,5 tonowe „ZIS 150“, 2,5 tonowe „GAZ 51“, 6-tonowe „MAZ 200“. Wymieniony sprzęt nie wyczerpuje bogatego asortymentu dostaw z ZSRR, są to tylko najważniejsze pozycje tych dostaw. Poza tym otrzymaliśmy wiele pojazdów o charakterze specjalnym jak dźwigi, rygi wiertnicze itp., wiele traktorów dla rolnictwa i leśnictwa, jak również samochody reprezentacyjne „ZIS-110“ i „ZIM“.

Bardzo poważny wzrost ilościowy pojazdów samochodowych w Polsce i związany z tym rozwój transportu samochodowego wymagają z jednej strony właściwego rozwoju form eksploatacyjnych, z drugiej zaś strony odpowiedniego zaopatrzenia w materiały potrzebne do eksploatacji. W obu tych dziedzinach odczuwamy również pomoc Związku Radzieckiego. Przede wszystkim dostawy radzieckie zabezpieczają najkonieczniejsze potrzeby w zakresie jeszcze deficytowych

u nas materiałów, jak paliwo, ogumienie i części zamienne, poza tym podobnie jak fabryki produkujące pojazdy, również warsztaty naprawcze w dużej mierze są zaopatrzone w obrabiarki radzieckie.

W zakresie organizacji i eksploatacji, planowania, administrowania transportem samochodowym, wykorzystania pojazdów przekształciliśmy i korzystamy z doświadczeń radzieckich. Literatura radziecka stanowi dla nas podstawowe źródło, z którego czerpiemy wiadomości o właściwej eksploatacji.

Pomijając bardzo obszerną literaturę fachową techniczną dotyczącą pojazdów samochodowych, która jest podstawą kształcenia naszych kadr technicznych, otrzymaliśmy wiele podręczników ze Związku Radzieckiego o ekonomice transportu samochodowego, dziedzinie przed tym u nas nieznaney. Dzięki temu mogliśmy wyszkolić kadry eksploataatorów i organizatorów transportu samochodowego, dzięki temu, w oparciu o tę literaturę, powstała nasza własna literatura fachowa

o transporcie samochodowym. Takie książki jak Bronszteina i Budrina „Planowanie i uczył awtomobilnowo transporta“, Kramarenko i Afanasjewa „Eksplatacja awtomobilnowo transporta“, Kaniowskiego „Organizacja awtomobilnych pierewozok“ i wiele, wiele innych stały się podstawą do rozwinięcia u nas planowania i organizacji transportu samochodowego.

Dzięki bazowaniu na doświadczeniach radzieckich mogliśmy rozwinąć nasz zaniedbany poprzednio transport samochodowy do rozmiarów, które zabezpieczają dzisiaj całkowicie potrzeby naszej gospodarki w tym zakresie.

Jak z powyższego krótkiego przeglądu pomocy radzieckiej dla polskiego transportu samochodowego w okresie ostatniego dziesięciolecia widzimy, pomoc ta była i jest wszechstronna i dzięki niej mogliśmy zbudować i rozwinąć w naszym kraju nową dla nas, lecz niezwykle ważną dziedzinę gospodarczą, jaką jest przemysł motoryzacyjny i transport samochodowy.

W. GAJEWSKI (Warszawa)

O racjonalizację przewozów materiałów budowlanych kolejami PKP

Postawione przez II Zjazd Partii przed całym narodem zadanie znacznego podwyższenia stopy życiowej mas pracujących, przede wszystkim w drodze obniżenia kosztów własnych wytwarzania produktów i usług, zostało powtórnie z całą mocą postawione również przez III Plenum, które, oceniając wykonanie zadań Narodowego Planu Gospodarczego za rok 1954, stwierdziło, iż zadanie obniżki kosztów własnych zostało wykonane w niedostatecznym procencie. Wykonanie bardzo poważnych w tym względzie zadań, wytyczonych gospodarce narodowej przez III Plenum na rok bieżący, nakłada również obowiązek obniżenia wydatków na transport jako całość, a specjalnie na kolej — jako zasadniczy środek transportu.

Podjmując omówienie tego tak obecnie aktualnego i ważnego zagadnienia dla każdego resortu gospodarczego pragnę podkreślić, iż naświetlenie moje będzie dość jednostronne tj. takie, jak je widzi transportowiec. Niemniej uwagi te, zdaniem moim, winny być rozpatrzone przez odpowiednie czynniki gospodarcze i traktowane jako pomoc w dążeniu do usunięcia istniejących w tym względzie dysproporcji i niedociągnięć organizacyjnych.

Obniżenie kosztów transportu, rozumianych w sensie społecznie niezbędnych nakładów pracy żywej i uprzedmiotowionej w transporcie może nastąpić w drodze:

1) zmniejszenia pracy przewozowej: a) w masie (w tonach) przez likwidację zbędnych przewozów, b) w odległości (w kilometrach) — przez zmniejszenie odległości przewozów w drodze eliminacji zbyt dalekich i krzyżujących się przewozów.

Ogólnym efektem będzie zmniejszenie ilości tonokilometrów wykonanych przez różne rodzaje środków transportu.

2) właściwego podziału zadań pomiędzy różne rodzaje środków transportowych, przy czym kryterium wyboru tego lub innego środka powinien być najniższy społecznie niezbędny nakład na jednostkę pracy przewozowej.

Na tle tych uwag ogólnych spójrzmy, jak kształtuje się w omawianym zakresie sytuacja w resorcie Ministerstwa Przemysłu Materiałów Budowlanych w przewozach kolejowych.

Zmniejszenie masy do przewozu

Raząco zbędne przewozy kolejowe występują dziś w takich grupach towarowych, jak: klinkier cementowy, kamień budowlany i cegła — jako wynik istniejącej dysproporcji w zdolności produkcyjnej poszczególnych działów starych zakładów przemysłowych, jak również nierównomiernego oddawania poszczególnych

działów produkcyjnych w nowouruchomionych zakładach (np. cementownia „Rejowiec II“ — gdzie już od pół roku pracują piece obrotowe dla wypału klinkieru natomiast dopiero w końcu kwietnia uruchomiono 1-szy młyn cementowy). W efekcie tego klinkier cementowy w ilości ca 100 tys. ton w skali rocznej wędruje „planowo“ z lubelszczyzny i kieleckiego na Górną a nawet i Dolną Śląsk (okolice Bolesławca) oraz do Szczecina. Tam przemielany jest na cement „350“, „250“, „150“, „murarski“ i „kwasoodporny“, a następnie prawie w całości powtórnie rozprawadzany po całej Polsce. Przy tym powtórnym przewozie zachowywana jest już przez Biuro Zbytu Cementu zasada rejonizacji, co jednak narządza pierwotny błąd tylko w nieznacznej części.

W grupie „cegła“ ujawniony został dotąd tylko jeden, ale za to stale powtarzający się przypadek przewozu cegły surowej z okolic Bydgoszczy do wypału w cegielni „Zielonka“ k/Warszawy.

Natomiast w grupie „kamień budowlany“ bloki kamienne wędrują między województwami: krakowskim, kieleckim i wrocławskim i w granicach województwa wrocławskiego do przetarcia na trakach. Wypadkami powyższymi pracownicy służby transportu dotychczas się nie zajmowali — albo ich nie zauważali, albo milczeli — bezsilni wobec supremacji zagadnień produkcyjnych bezwzględnie naginających do siebie transport. Sprawy te wychodziły czasami na światło dzienne przy rozpatrywaniu się kosztów własnych produkcji, ale jedynie... jako uzasadnienie wzrostu kosztu jednostkowego produkcji.

Tak więc zlikwidowanie dysproporcji pomiędzy zdolnością produkcyjną pieców obrotowych i młynów cementowych w przemyśle cementowym, suszarni, wyrobowni i pieców w cegielniach bydgoskich oraz właściwe rozmieszczenie traków w przemyśle kamienia budowlanego wyeliminują poważną masę towarową z przewozów kolejami. Sprawa ta winna być uwzględniona przez resort przy opracowywaniu nowej 5-ciolatki.

Skrócenie odległości przewozu

W tej dziedzinie do wybitnie nieracjonalnych przewozów należą: a) w grupie „kamień wapienny“ — przewozy w skali rocznej ca 450 tys. ton kamienia wapiennego z Piechcina k/Bydgoszczy do Częstochowy (odległość 282 km), podczas, gdy równocześnie przeciwnie przewozi się z okręgu kieleckiego ca 185 tys. ton tegoż kamienia do Mław położonych w pobliżu Piechcina (o 30 km). Spowodowane to jest kategorycznym żądaniem hutnictwa, aby kamień dla Huty im.

B. Bieruta był w całej partii jednakowego składu chemicznego, czemu rozdrobnione kamieniołomy okręgu kieleckiego jakoby nie mogą uczynić zadość. Zachodzi więc pytanie, czy żądania hutnictwa są rzeczywiście całkowicie uzasadnione, a jeżeli tak, to ewentualnie jakie straty dla gospodarki są cięższe: czy w transporcie, czy w pewnym zmniejszeniu wydajności wielkich pieców. Znalezione rozwiązanie tej kwestii być może odciążałoby kolej od dalekich przewozów kamienia wapiennego. b) W grupie „piasek” — dla zaspokojenia hut szkła okręgu wałbrzyskiego w ramach naszego resortu przewozi się rocznie ca 25 tys. ton piasku szklarskiego z okręgu Tomaszowa Mazowieckiego i Sandomierza (odległość ca 450 km). Tymczasem z kopalni piasku okręgu wałbrzyskiego, podległych resortowi hutnictwa, mniej więcej takiej ilości piasku wywozi się w kierunku Śląska Górnego, Częstochowy i Krakowa. Zarówno piasek wałbrzyski jak i sandomiersko-tomaszowski nadaje się tak hutnictwu, jak i przemysłowi szklarskiemu. Jednakże rozpoczęte pertraktacje z resortem hutnictwa w sprawie zrejonizowania dostaw piasku z inicjatywą podległego n/resortowi Biura Artykułów Różnych, trwają już od kilkunastu miesięcy — jak dotąd bez skutku. Likwidacja tego stanu rzeczy poważnie odciążałaby kolej od przewozów nieuzasadnionych dalekich i przeciwnie, zaś oba zainteresowane przemysły będą mogły obniżyć koszty własnej produkcji z uwagi na znacznie niższy koszt transportu używanego piasku.

W pozostałych grupach masowych towarów w zasadzie nie ma systematycznie powtarzających się nieracjonalnie dalekich przewozów. Branżowe Biura Zbytu Zarządu Zbytu Materiałów Budowlanych przy układaniu zakładów produkcyjnych zleceniami wysyłkowymi stosują zasadę rejonizacji zbytu. Pracownicy komórek koordynacji zbytu w pracy swojej posługują się z dobrym skutkiem mapami, szczególnie, jeśli idzie o Biuro Zbytu Cementu i Biuro Zbytu Wapna. Trudniejszą natomiast sytuację w tym względzie ma Biuro Zbytu Ceramiki, które dystrybuje produkcję ca 1.300 cegieł podległych aż 6 resortom. Biuro to prowadzi dystrybucję przy pomocy Delegatur Wojewódzkich w oparciu o bilanse terenowe cegły. Teoretycznie więc, przynajmniej w chwili planowego układania zakładów zleceniami wysyłkowymi na dany okres, aparat zbytu stosuje zasadę rejonizacji. W praktyce jednak pierwotne planowe obłożenie zakładów zleceniami ulega stałym zmianom w trakcie wykonywania planów i występuje wtedy pewna ilość nieracjonalnych (zbyt dalekich, krzyżujących się) przewozów. Powodem tego jest: 1) niewykonywanie przez przemysł planów produkcji w ilościach i w asortymentach, 2) zmiany w lokalizacji budów lub zmiany w priorytecie budów — występujące u odbiorcy w trakcie wykonywania planu wysyłki. W obu przypadkach aparat zbytu w celu zabezpieczenia potrzebnymi kluczowymi odbiorcami dokonuje przerzutu zleceń z jednego zakładu produkcyjnego na inny lub odwrotnie — zmienia odbiorcę, tj. miejsce przeznaczenia towaru. Należy w tym miejscu dodać, iż zjawisko dalekich przewozów cegły, wynikające z dysproporcji między lokalizacją jej produkcji, a lokalizacją budów, będzie jeszcze przez długi okres czasu trudne do zlikwidowania. Decydującym bowiem warunkiem lokalizacji nowych zakładów przemysłu materiałów budowlanych, a więc i cegielni, są złoża surowcowe. Stąd więc długo jeszcze liczne zakłady ceramiki budowlanej zachodniej i południowo-zachodniej części kraju, pracujące na złożach dobrej gliny, będą musiały wysyłać cegłę, pustaki i dachówkę do centrum i na południowy wschód Polski, tj. na tereny o dużym nasileniu budownictwa przemysłowego i mieszkaniowego, które potrzebują dobrej jakościowo ceramiki budowlanej.

W chwili obecnej brak jest podstawowych warunków gwarantujących możliwie najlepsze, najracjonalniejsze powiązanie dostawy towaru masowego z odbiorcą. Mam na myśli z jednej strony brak kontroli działalności pracy Biura Zbytu w tej dziedzinie (przez resort nadzorujący i przez aparat kolei), jak również, brak zainteresowania materialnego, tak pracowników aparatu zbytu, przemysłu i odbiorców sprawą skrócenia odległości przewozów gotowych. Tym samym obecnie wszystko sprowadza się właściwie do dobrych chęci oraz zrozumienia ważności sprawy przez aparat zbytu.

Właściwy podział zadań pomiędzy różne rodzaje środków transportowych

Masowość — ta cecha charakterystyczna przewozu materiałów budowlanych — z góry przesądza, iż decydującym, zasadniczym środkiem transportu wyrobów resortu MPMB jest kolej normalnotorowa. Jest jednak drugi środek transportu również nastawiony na masowe potoki ładunków. Jest nim żegluga śródlądowa. Z wykorzystaniem żeglugi na szerszą skalę dla odciążenia kolei, są poważne kłopoty w grupie „cegła”. Mamy szereg cegielni położonych nad żeglownymi wodami, predysponowanych wprost do pełnego wykorzystania tego środka transportu, w wysyłce wyrobów gotowych i w otrzymywaniu masowego zaopatrzenia — węgla przede wszystkim. Tymczasem przejście z przewozów kolejowych na przewozy wodą napotyka wciąż na poważne trudności, a szeregując je według nasilenia występowania i wpływu, jaki wywierają na to zagadnienie, przede wszystkim trudności inwestycyjne przemysłu, jak brak limitów finansowych i zabezpieczenia materiałowego, brak lub długotrwałe opracowywanie dokumentacji robót, brak fachowych wykonawców itd., które występują prawie w każdym przypadku, gdyż trzeba daną cegielnię mniej lub więcej przystosować do wykorzystania drogi wodnej. Chodzi tu o rozbudowę lub budowę przystani, basenów i nabrzeży, doprowadzenia dojazdowych kolejek wąskotorowych i instalacje dźwigów. Inwestycje z tym związane są wysoce niepopularne zarówno na szczeblu Centralnego Zarządu, jak Ministerstwa i PKPG, gdyż: a) brak jest limitów na inwestycje bezpośrednio zwiększające zdolność produkcyjną przemysłu, b) efekty ekonomiczne uzyskiwane z tych inwestycji bezpośrednio przez przemysł są minimalne: na przykład przy przewozie 1 tony cegły wodą na trasie Nabrzeże k/Tolkmicka do Gdańska w stosunku do kosztu jednostkowego kolejną na tej samej trasie uzyskuje się 0,2 zł oszczędności, co dla tych zakładów w skali rocznej daje 5.000 zł oszczędności, ale przy koniecznych nakładach inwestycyjnych w sumie ca 500 tys. zł. Jeśli natomiast uwzględnić dodatkowe koszty dowozu cegły ciągnikami z pieców do przystani — uzyskamy przekroczenie kosztu przewozu cegły kolejną o 0,1 zł na tonie, to jest ca 2,5 tys. zł rocznie. A przecież efektywność inwestycji jest zasadniczym argumentem dla przekonania służby inwestycyjnej o celowości dokonania nakładów na dany cel; c) inwestycje te nie zabezpieczają nieprzerwanego transportu w ciągu roku. Oznacza to, że niezależnie od nowych nakładów inwestycyjnych trzeba często rezerwować i stare środki transportu pomocniczego, jak ciągniki czy samochody ciężarowe, z przyczepami dla zabezpieczenia przewozów do i ze stacji kolejowych w okresach nieżeglownych (zima, długotrwałe niskie lub wysokie stany wód).

Pełne wykorzystanie dróg wodnych dla przewozu materiałów budowlanych wydaje się konieczne. Jednakże jako kryterium do podjęcia decyzji należy w każdym przypadku przyjąć wielkość społecznie niezbędnych nakładów na jednostkę pracy przewozowej, z uwzględnieniem również wielkości wszystkich koniecznych nakładów inwestycyjnych w przewozach kolejowych lub wodnych. Dotychczas bowiem lansowano odgórnie argument, że trzeba przejść na przewozy drogą wodną dla odciążenia kolei, której zdolność przewozowa w szeregu okresów jest wysoce niewystarczająca do wykonania zadań. Z takiego stawiania zagadnienia można wyciągnąć błędny wniosek, że za wszelką cenę należy dążyć do przejścia z przewozów kolejowych na przewozy wodą.

Wydaje się konieczne, aby w sprawie tej ustalono odgórnie wiążące wytyczne. Pozwoliłoby to resortom gospodarczym odpowiednio ustawić do tego zagadnienia ich politykę inwestycyjną, a w efekcie we wszystkich uzasadnionych przypadkach poważnie odciążyć przewozy kolejną.

Aktualna sprawa częściowego przejścia na przewozy cementu wodą rozbija się stale o brak worków papierowych, odpowiednio wzmocnionych (o większej ilości warstw).

Innym przejawem niewłaściwego podziału zadań pomiędzy różne środki transportu jest sprawa dowozu do cementowni „Wierzbica” kamienia wapiennego o wysokiej procentowej zawartości CaCO_3 . Kamień ten do-

wożony jest z Piehcina (bydgoskie), z Czatkowic (karakowskie) i z rejonu Kielc rocznie w ilości ca 100 tys. ton podczas, gdy wielkie jego złoża leżą w Marylinie, odległym o 6 km od Wierzbicy. Sprawa otwarcia łomu w Marylinie i powiązania go z cementownią trakcją kolejki wąskotorowej jest już omawiana od dwóch lat. Jednakże kamień wapienny w dalszym ciągu wędruje wagonami kolejowymi z Piehcina, Czatkowic i Kielc, powodując w dodatku okresowo, a w porze zimowej stale „korki” wagonów przy wyładunku.

Podany wyżej szereg przykładów rażąco nieracjonalnych przewozów znacznych ilości ton masy towarowej w reSORcie MPMB dowodzi, że zagadnieniem tym należy się energiczniej zająć i spowodować usunięcie przyczyn powstania i trwania tych przewozów. I to jest bojowym zadaniem dla resortowej służby transportu.

* * *

Odrębnym zagadnieniem natomiast jest sprawa zapobiegania w przyszłości powstawaniu zbyt dalekich i krzyżujących się przewozów materiałów budowlanych, wynikających z nierównomiernego rozmieszczenia zakładów produkcyjnych w stosunku do rejonów zużycia ich wyrobów. Dysproporcje te, jak już wspominałem uprzednio, będą jeszcze długo istniały. Stwierdzając więc konieczność istnienia w przyszłości znacznej „wędrówki” materiałów budowlanych, należy równocześnie spowodować, aby przerzuty nadwyżek materiałowych przede wszystkim pomiędzy okręgami produkcji i zużycia, jak również pomiędzy poszczególnymi rejonami okręgów odbywały się jak najkrótszą drogą i przy zastosowaniu najwłaściwszego środka transportu.

Zdaniem moim, ciężar realizacji tego zadania spocząłby przede wszystkim na aparacie zbytu oraz aparacie kolei i ewentualnie na służbie zaopatrzenia odbiorców. W tym celu wydaje się być konieczne:

a) mocne podkreślenie ważności tego zagadnienia przez czynniki ogórne dla postawienia go przed aktywnym kierowniczym aparatem zbytu (Zarządów, Biur i Delegatur Zbytu) oraz przed personelem komórek, mających bezpośredni wpływ na okładanie zakładów zleceniami wysyłkowymi;

b) zainteresowanie materialne pracowników aparatu zbytu w realizacji postulatów najkrótszej drogi przewozu i najwłaściwszego środka transportu w formie premii okresowej, opiniowanej przez aparat resortu kolei;

c) wprowadzenie opracowywania przez aparat zbytu proponowanych w antykule Zb. Wojtkowskiego pt. „Z zagadnień racjonalizacji przewozów kolejowych” („Transport” nr 3/55) okresowych planów powiązań komunikacyjnych (schematów racjonalnych przewozów) dla wymiany tak międzyokręgowej dla grup: cement, wapno budowlane, wapno nawozowe, cegła i kamień wapienny, jak i wewnątrz okręgowej (między rejonami) dla grupy cegła. Ponieważ obecnie, wg twierdzenia aparatu zbytu, stosuje on w pełni zasadę rejonizacji zbytu — opracowywanie tych planów powiązań komunikacyjnych, wydaje się, nie powinno przysporzyć aparatowi zbytu specjalnie trudnej i pracochłonnej dodatkowej roboty. W celu zapewnienia realności w wykonaniu tych planów, konieczne byłoby wprowadzenie odpowiednich zmian do dotychczas obowiązującego trybu zaopatrzenia w materiały budowlane w sensie wcześniejszego składania zamówień przez odbiorców

aparatu zbytu oraz ograniczenie wprowadzania zmian w już złożonych rozdzielnikach;

d) zainteresować odbiorców w zmniejszeniu średniej odległości przewozu i tym samym kosztów transportu otrzymywanych materiałów budowlanych. W celu realizacji tego postulatów należy, zdaniem moim, wyodrębnić z ceny zbytu koszty transportu kolejowego. Cena zbytu oznaczałaby więc cenę za towar loco wagon stacja załadowcza, a nie jak dotychczas, cenę franco wagon stacja odbiorcza. Tym samym odbiorca musiałby zwracać nadawcy koszty przewoźnego w transporcie kolejowym, co zmusiłoby go do zainteresowania się otrzymywaniem towaru z najbliższej położonej zakładu produkcyjnego. Stworzyłoby to więc w pewnym stopniu kontrolę nad pracą aparatu zbytu w dziedzinie właściwego lokowania zleceń wysyłkowych. W chwili obecnej odbiorca, ani nadawca, ani aparat zbytu nie są zainteresowani tym zagadnieniem. Odbiorca bowiem płaci cenę jednakową dla całego kraju, niezależnie od odległości jaką przebył otrzymany towar, zaś nadawca w cenie zbytu ma już wkalkulowany średnioważony koszt transportu. Koszt ten ujęty został w planach finansowych zakładów na podstawie cyfr orientacyjnych, otrzymanych z aparatu zbytu, wyliczonych w oparciu o średnią odległość przewozu tych towarów w okresach ubiegłych.

Jeśli więc zmniejszy się średnia odległość przewozu w danym okresie, zakład produkcyjny (nadawca) uzyskuje ponadplanowy zysk, do powstania którego wcale się nie przyczynił i o którego źródło powstania częstość nie wie wcale. W przeciwnym wypadku, tj. przy przekroczeniu zaplanowanej średniej odległości przewozu preliminarzowany koszt zbytu zostaje przekroczony i zakład ponosi nieplanowaną stratę i w końcowym efekcie — zmniejszenie akumulacji. Jedyną reakcją na ten fakt jest, jako uzasadnienie przekroczenia kosztów własnych, w przeważającej ilości przypadków stwierdzenie, że aparat zbytu podał mylnie dane orientacyjne do planu i... ujęcie w planie na okres następny wyższej średniej odległości przewozu, tj. wyższych kosztów;

e) aparat kolejowy winien prowadzić bliższą kontrolę przede wszystkim w oparciu o składane plany pięciodniowe realizacji powyższego zadania przez aparat zbytu. W zasadzie bowiem tylko jego sygnały mogą wskazać na występowanie nieracjonalnych przewozów. W tym celu w planach pięciodniowych należałoby wskazywać dystrybutora towaru i jego adres (telefon) dla umożliwienia kolei bezpośredniej i szybkiej interwencji u źródła, jak również grupy towarowe np. „cegła zwykła” różnicować na: „cegła zwykła 1”, „cegła zwykła 2”, „cegła zwykła 3” itd., przy czym dane w postaci cyfry arabskiej oznaczałby określony asortyment czy też gatunek cegły zwykłej. Analogiczne różnicowanie winno być stosowane przy deklaracji towaru w liście przewozowym, co nie powinno mieć żadnego wpływu na otaryfowanie towaru oraz w opracowywanych przez aparat zbytu planach powiązań komunikacyjnych.

Ze względu na ważność zagadnienia racjonalizacji przewozów kolejowych i potrzebę kompleksowego opracowania środków zaradczych w tym względzie wydaje się konieczne, aby w tej sprawie zabrali również głos przedstawiciele aparatu zbytu, nie tylko naszego resortu, oraz aparatu kolei ale i służby zaopatrzenia innych resortów.

TRANSPORTOWCY!

Zapewnijcie sobie terminowy i niezawodny odbiór „Transportu”, zgłaszając indywidualną prenumeratę. Zgłoszenia przyjmują listonosze miejscy i wiejscy lub P.B.K. „Ruch”, Warszawa, ul. Srebrna 12

JERZY BIELEJEC (Warszawa)

Przedsiębiorstwa branżowe transportu samochodowego

W Polsce, jak dotychczas, przeważa w skali ogólnokrajowej forma resortowego transportu samochodowego, niezorganizowanego. Składa się na nią około 60% całego taboru, 17% przypada na branżowy transport, reszta na tabor przewoźników publicznych. Te siedemnaście procent przypadające na przedsiębiorstwa branżowe to mowa stosunkowo u nas forma organizacyjna oparta na wzorach radzieckich. Przedsiębiorstwa te noszą charakter przedsiębiorstw przewozowych lub przewozowo-spedycyjnych, pozostających na pełnym rozrachunku gospodarczym, działających w oparciu o system taryf przewozowych oraz obsługujących szereg przedsiębiorstw położonych w pewnym uzasadnionym ekonomicznie promieniu działania, wchodzących w skład tego samego resortu, lecz podległych różnym jednostkom nadrzędnym.

Dotychczasowe wyniki pracy branżowego transportu wykazały jego wyższość nad transportem niezorganizowanym, ale przy zachowaniu pewnego optymalnego promienia działania oraz pewnej optymalnej ilości jednostek silnikowych. Wyższość ta sprowadza się do lepszego wykorzystania taboru, utrzymania wyższego współczynnika gotowości technicznej, zmniejszenia kosztu jednostkowego i ekonomiczniejszego organizowania przewozów.

W chwili obecnej sugestie instytucji, kierujących w skali ogólnokrajowej zagadnieniami transportu, idą w kierunku tworzenia w resortach gospodarczych branżowego transportu samochodowego w możliwie jak najszerszym zakresie. Niemniej należy stwierdzić, że, poza kilkoma resortami, zagadnienie branżowego transportu pozostaje ciągle w sferze projektów i nie znajduje do tej pory generalnej realizacji.

W miesiącu grudniu ub. r. odbyło się w Polskim Towarzystwie Ekonomicznym — Sekcji Ekonomiki Transportu, posiedzenie dyskusyjne poświęcone zagadnieniu przedsiębiorstw branżowego transportu. W toku dyskusji stwierdzono, iż transport branżowy góruje nad resortowym, jednak tworzenie przedsiębiorstw winno nastąpić dopiero po dokładnym przeanalizowaniu warunków decydujących o ich powołaniu. Podsumowując dyskusję potwierdzono, iż tego rodzaju przedsiębiorstwa winny być tworzone w jak najszerszym zakresie wszędzie tam, gdzie znajdują się odpowiednie warunki. Jakże są te warunki, bliżej nie określono ani w toku dyskusji, ani przy jej podsumowaniu.

Zasadniczo badanie możliwości tworzenia przedsiębiorstw branżowego transportu samochodowego powinno sprowadzić się do zagadnień:

1. jak najlepszego zaspokojenia potrzeb transportowych usługoodbiorników,
2. jak najracjonalniejszego wykorzystania taboru samochodowego,
3. stopnia zagęszczenia jednostek silnikowych i w związku z tym określenia promienia zakresu działania przedsiębiorstw oraz ilości posiadanego taboru.

Najlepsze zaspokojenie potrzeb transportowych

Rozpatrując jak najlepsze zaspokojenie potrzeb transportowych klientów, należy zbadać jaka forma organizacyjna transportu samochodowego w danym terenie i w danych warunkach będzie zabezpieczała szybko i dokładnie ich obsłużenie. Wychodząc z punktu widzenia usługoodbiorników, możliwości jak najbardziej elastycznego zaspokojenia ich potrzeb, należy zbadać możliwość zastosowania tu jednego z trzech wariantów organizacyjnych:

- a) utrzymania resortowego transportu niezorganizowanego,
- b) powołania przedsiębiorstw branżowych przewozowych,
- c) powołanie przedsiębiorstw branżowych spedycyjno-przewozowych.

Pierwszy wariant — to obecna forma organizacji transportu samochodowego. Przemawia za nią szybkość obsługi i uniezależnienie się przedsiębiorstwa przemysłowego, lub obrotu towarowego od transportu. Należy tu stwierdzić, iż transport własny (nieorganizowany) stawia usługoodbiornicę w najkorzystniejszej pozycji, ponieważ stwarza mu możliwości korzystania w każdej chwili ze swojego taboru, za wyjątkiem tych momentów, kiedy ten tabor nie jest gotowy technicznie lub gdy zapotrzebowanie na pracę przewozową gwałtownie wzrośnie i w pewnym okresie przekroczy zdolność przewozową taboru. W każdym innym przypadku możliwość dysponowania pewnym taborem stawia usługoodbiornicę w korzystniejszej pozycji. Czyli transport własny powinien być utrzymywany wszędzie tam, gdzie inna forma nie zapewni szybkiej obsługi transportowej, oraz gdzie szybka obsługa bezpośrednio decyduje o wykonaniu zadań produkcyjnych czy innych.

Drugi moment — to utworzenie branżowego transportu samochodowego w formie przedsiębiorstwa przewozowego. Przedsiębiorstwo branżowego transportu samochodowego różni się od poprzedniej formy strukturą organizacyjną i zakresem działania. Przy transporcie własnym, działalność jego sprowadzała się do udzielania usług przewozowych macierzystemu przedsiębiorstwu. A więc usługoodbiornicą był jeden. Przy transporcie branżowym, przedsiębiorstwo samochodowe obsługuje kilku lub kilkunastu usługoodbiorników swojego resortu. Ten większy zakres działania w sensie obsługiwaną większą ilość usługoodbiorników wiąże się ze wzrostem zakresu dokonywanych czynności, szczególnie na odcinku zaopatrzenia i obsługi technicznej, co wynika z większego zgrupowania taboru. Np. różnica ta wystąpi przy zagadnieniu obsługi technicznej. Konserwacja bieżąca taboru przedstawia się nie nadzwyczajnie przy transporcie własnym. Powodów jest dużo. Jednym z podstawowych, moim zdaniem, jest fakt słabej obsady fachowej, jak również bagatelizowanie przez kierownictwo przedsiębiorstw tego zagadnienia. O wiele gorzej jeszcze przedstawia się sprawa kapitalnych remontów taboru nietypowego oraz średnich remontów. W przytaczającej większości przypadków tabor nie posiada odpowiedniego zaplecza technicznego, mogącego pozwolić na poważniejsze naprawy, a jeżeli nawet posiada odpowiednie warsztaty, to primo: są one z reguły niewykorzystane w pełni, secundo: naprawy są przeprowadzane niefachowo, w długich terminach — jednym słowem nieomal metodą chałupniczą, tertio: dokonywanie napraw jest bardzo ograniczone brakiem części zamiennych, surowca itp.

Zgoda inaczej będzie wyglądało powyższe zagadnienie przy branżowej formie transportu samochodowego. Zgrupowanie większej ilości pojazdów mechanicznych da nam podstawę do stworzenia właściwego zaplecza technicznego. Odpadnie ewentualność niewykorzystania go, sama forma organizacyjna umożliwi nam fachową obsadę, a bezpośredni wpływ pracy warsztatu na wykonanie planu przewozu — zasadniczego planu przedsiębiorstwa, da gwarancję postawienia zagadnienia zaplecza technicznego we właściwy sposób.

Ścisłe związane z zagadnieniem konserwacji i napraw jest zagadnienie zaopatrzenia w części zamienne, paliwo, surowce itp. Zagadnienie to z analogicznych względów będzie o wiele lepiej rozwiązane w przedsiębiorstwie branżowym, jak w komórce transportu własnego.

Trzeci wariant — to przedsiębiorstwo branżowe rozszerzone o pewne czynności spedycyjne. Przedsiębiorstwo branżowe poza udzielaniem usług „czysto” przewozowych może rozszerzyć swój zakres działania na dokonywanie czynności: za- i wyładunku na własne i obce środki transportu, planowanie i zamawianie wagonów i barek, wypełnianie listów przewozowych, opłacanie frachtu, przedstawianie przesyłek, odbieranie

przychodzącej masy towarowej i inne tym podobne czynności z zakresu usług spedycyjnych. Oczywiście, dokonywanie tych czynności jest związane z posiadaniem odpowiednio rozbudowanych służb, jak: ekipy za- i wyładownicze, planiści kolejowi itp.

Przejmowanie tego rodzaju czynności będzie, zdaniem moim, słuszne w przypadkach niewielkich przedsiębiorstw produkcyjnych o małej masie towarowej do nadania na PKP lub PZS, gdzie czynności te absorbują czas jednej osoby pełniącej kilka funkcji. Skomasowanie tych czynności w przedsiębiorstwie branżowym da gwarancję postawienia tych spraw na właściwym poziomie.

Wykorzystanie taboru samochodowego

Rozpatrując zagadnienie najracjonalniejszego wykorzystania taboru samochodowego, sądzę, że nie zrobię błędu twierdząc, iż transport własny w każdym przypadku ustępuje przedsiębiorstwu branżowemu.

Postaram się to udowodnić dwoma argumentami:

1) lepszą wydajnością pracy przewozowej osiąganą poprzez: a) organizację pracy transportowej, b) stworzenie warunków organizacji przewozów;

2) lepszym współczynnikiem gotowości technicznej osiąganym poprzez stałą, fachową obsługę taboru. Lepszą wydajność pracy przewozowej osiągniętą poprzez lepszą, wyższego stopnia organizację pracy transportowej rozumiem jako wynik odrębnej struktury organizacyjnej branżowego przedsiębiorstwa — niepowiązanie jego z usługoodbiorną. Odrębność organizacyjna umożliwi zatrudnienie wysokokwalifikowanych fachowców, skoncentrowanie całej uwagi na zagadnieniu wykonania planu przewozu a nie np. produkcji, oddziaływanie na pracowników poprzez branżowy związek zawodowy, poprzez własną, nastawioną na zagadnienia transportu POP, przeprowadzenie szkolenia wewnątrz-zakładowego, współzawodnictwa i racjonalizatorstwa z zakresu transportu. Bezsprzecznie i te czynniki występują przy resortowej formie transportu, niemniej niewątpliwym jest fakt, że tam na pierwsze miejsce wysuwa się plan produkcji lub obrotu towarowego — jako plan zasadniczej działalności gospodarczej przedsiębiorstwa, podczas, gdy tu dominuje plan przewozu i wszystkie zamierzenia podejmowane są z myślą zapewnienia jak najlepszego jego wykonania. Nie bez znaczenia, moim zdaniem, jest fakt premiowania załogi przedsiębiorstwa właśnie od stopnia wykonania planu przewozu.

Lepszą wydajność pracy przewozowej, uzyskaną poprzez stworzenie właściwych warunków organizacji przewozów można osiągnąć jako wynik zgrupowania większej ilości taboru celem wykonania szeregu różnorodnych zadań przewozowych. Posiadając kilku lub kilkunastu usługoodbiorników o różnym co do ilości i struktury dziennym zapotrzebowaniu na usługi transportowe, branżowe przedsiębiorstwo może lepiej i ekonomiczniej zorganizować swą pracę, jednocześnie zapewniając sobie pełną operatywność, wyrażającą się między innymi przerzutami pojazdów, zależnie od nasilenia pracy na pewnych odcinkach. Jednocześnie ten system pracy stwarza możliwości osiągnięcia lepszych wskaźników techniczno-eksploatacyjnych, jak np. współczynnika wykorzystania ładowności poprzez komasowanie ładunków kilku usługoodbiorników, lecz o pewnym wspólnym charakterze (przewozy zaopatrzeniowe) lub współczynnika wykorzystania przebiegu przez zapewnienie ładunku w drodze powrotnej.

Lepszy współczynnik gotowości technicznej, mówiący nam o stopniu gotowości technicznej taboru, osiągnąć można w przedsiębiorstwie branżowym dzięki zapewnieniu lepszego zaplecza technicznego, o czym mówiłem w poprzednim punkcie.

Terenowe rozlokowanie taboru

Określenie właściwego stopnia zagęszczenia w wielu resortach gospodarczych sprowadza się do zbadania nie górnej granicy, która, wydaje mi się, zasadniczo nie powinna mieć znaczenia, lecz dolnej granicy — najmniejszej, która jeszcze jednak uzasadnia w danym wypad-

ku tworzenia przedsiębiorstwa branżowego transportu. Wynika to ze stosunkowo niskiego jeszcze u nas zagęszczenia taboru samochodowego.

Zagęszczenie taboru wyraża się: 1) promieniem działania przedsiębiorstwa transportowego, 2) ilością jednostek silnikowych, jakimi może dysponować przedsiębiorstwo.

Przy zagadnieniu promienia działania limituje nas zasadniczo tylko górna granica. Jednym słowem badania powinny zmierzać do ustalenia maksymalnego promienia działania przedsiębiorstwa (strefy działania), który jeszcze pozwala, przy pewnej ilości jednostek silnikowych, na powołanie transportu branżowego. Wielkość promienia winna być ustalana indywidualnie dla każdego przedsiębiorstwa. W żadnym przypadku nie należy ustalać „typowej” wielkości znajdującej zastosowanie we wszystkich przypadkach. Dotychczasowa praktyka w przemyśle wykazała, że wielkość promienia waha się w granicach 60—80 km. Czynnikiem wpływającym na przyjęcie takiej a nie innej wielkości promienia działania są:

a) optymalna wielkość przebiegów próżnych i zero-wych,

b) warunki drogowe danego terenu,

c) typ jednostek silnikowych,

d) struktura przewozów w danym rejonie.

Założenie ilości jednostek silnikowych, jakimi powinno dysponować przedsiębiorstwo, sprowadza się w większości wypadków do ustalenia takiego minimum ilości pojazdów, które jednak już uzasadnia powołanie przedsiębiorstwa. Wynika to ze stosunkowo niewielkiej ilości jednostek silnikowych przypadających na jednego usługoodbiorną. Charakterystyczne jest to szczególnie w przemyśle, gdzie zakłady, a więc i tabor, są rozrzucone na terenie całego kraju. Za dolną granicę ilości pojazdów jednego przedsiębiorstwa uważałbym ilość circa 25 jednostek silnikowych. Ilość jednostek silnikowych jest zasadniczo wykładnikiem wielkości masy do przewozu (zadań przewozowych), a więc ostatecznie wielkość masy do przewozu, znajdującej się w danym promieniu będzie decydować o możliwości stworzenia przedsiębiorstwa. Również nie bez znaczenia dla ilości pojazdów będzie struktura przewozów. Przy bardziej zróżnicowanej strukturze przewozów, jak: przewozy produkcyjne, zaopatrzeniowe, przewozy ludzi do i z pracy, przewozy związane ze zbytem produkcji — mniejsza ilość pojazdów może zdecydować o stworzeniu przedsiębiorstwa ze względu na konieczność sprężystej i fachowej dyspozycji pojazdami. Z drugiej strony pewnego rodzaju przewozy mimo to, że nie wyrażają się dużą masą do przemieszczenia, jednak absorbują dużą ilość taboru, np. przewozy ludzi. Duże znaczenie ma również ilość usługoodbiorników lub inaczej ilość punktów załadunku i tras. Przy większej ilości usługoodbiorników powinno być opłacalne tworzenie przedsiębiorstwa nawet o mniejszej ilości pojazdów, choćby nawet ze względu na koszty utrzymania szeregu komórek transportu przy transportie własnym. Ostatecznym czynnikiem, który trzeba wziąć pod uwagę, będzie promień działania. Im mniejszy promień, tym mniejsza może być ilość pojazdów.

Reasumując ilość jednostek silnikowych zależeć będzie od: a) wielkości masy do przewozu, b) zróżnicowania struktury przewozów, c) rodzaju przewozów, d) ilości usługoodbiorników, e) promienia działania.

W rezultacie zbadania promienia działania oraz ilości jednostek silnikowych otrzymamy zagęszczenie taboru samochodowego przy maksymalnym promieniu działania oraz minimalnej ilości jednostek silnikowych — uzasadniające jeszcze racjonalność powołania przedsiębiorstwa branżowego taboru samochodowego. Zależnie od tych trzech czynników: promienia działania, ilości jednostek i zagęszczenia, jako wyniku dwu pierwszych, można, moim zdaniem, mówić o tworzeniu dwóch typów przedsiębiorstw:

1) przedsiębiorstwa branżowego transportu samochodowego — jednozakładowego,

2) przedsiębiorstwa branżowego transportu samochodowego — wielozakładowego.

Powołanie drugiego typu powinno warunkować:

- a) mały promień działania — wydaje mi się, nieprzekraczający 20 km,
- b) ilość pojazdów silnikowych wahająca się w granicach minimum 20—30,
- c) nieduża ilość usługoodbiorników, punktów obsługiwanych przez transport, oraz nieduża ilość tras,
- d) skoncentrowanie dużej masy do przewozu w jednym miejscu.

Powołanie drugiego typu powinno warunkować:

- a) duży promień działania,
- b) duża ilość pojazdów silnikowych,
- c) duża ilość usługoodbiorników,
- d) zgrupowanie usługoodbiorników w kilku punktach — nierównomiernie rozłożenie w promieniu działania (dekonzentracja),
- e) różnorodność struktury przewozów.

Oczywiście, nie można mówić tu o jakimś szablonie — recepturze na taką czy inną formę przedsiębiorstwa. Decyzję dla każdego wypadku osobno powinno poprzedzić dokładne badanie. Wzięcie pod uwagę wszystkich czynników może dopiero gwarantować właściwe rozwiązanie zagadnienia. Eksploatacja taboru przy typie

pienowszym jest związana ściśle z zarządem przedsiębiorstwa, zarówno miejscem jak i zakresem działania, przy typie drugim eksploatacja taboru jest podzielona na odcinki podczas, gdy wszystkie inne czynności przedsiębiorstwa, jak: dozór techniczny, zaopatrzenie, planowanie, finansowanie, księgowość — są scentralizowane w zarządzie. Oczywiście operatywne planowanie przewozów, dokumentacja podstawowa z zakresu eksploatacji i kosztów (prowadzenie kart drogowych, notowanie kosztów wg miejsca ich powstania) są prowadzone przez bazy. Bazy samochodowe powinny być na ograniczonym, wewnętrznym rozrachunku gospodarczym.

Kończąc niniejszy artykuł stwierdzam, iż, moim zdaniem, nie można przystąpić do rozpatrzenia możliwości powołania w pewnym rejonie przedsiębiorstwa branżowego transportu samochodowego — wyższej i doskonalszej formy transportu własnego, bez dokładnego przeanalizowania podanych wyżej zagadnień. Podkreślam jeszcze raz, że analiza musi być przeprowadzona dla każdego projektu, że nie można podejść do zagadnienia: czy transport własny czy branżowy — szablono-owo, bowiem możemy spowodować nie polepszenie, lecz pogorszenie sytuacji w transporcie samochodowym. Również, moim zdaniem, transport jako służba usługowa musi przyjąć taką formę organizacyjną, która zapewni najlepsze zaspokojenie potrzeb przewozowych swoim usługoodbiornikom.

J. BURIK (Warszawa)

W sprawie prawa przewozowego transportu drogowego

Obowiązujące przepisy prawne łącznie z postanowieniami o przewozie, zawartymi w kodeksie handlowym, regulują tylko fragmentarycznie stosunki w transporcie drogowym. Stąd coraz częściej słyszy się głosy, zwracające uwagę, na pilną konieczność właściwego ustawienia i uporządkowania tego ważnego dla życia gospodarczego kraju działu prawa.

Wśród wspomnianych głosów należy zanotować wypowiedź Wł. Górskiego w artykule „O uporządkowanie prawa przewozowego transportu drogowego”, zamieszczonym w Nr 2 czasopisma „Transport” z 1955 r. Autor zwraca uwagę — między innymi — nie tylko na poważne luki w drogowym prawie przewozowym, ale także i na to, że niektóre z obowiązujących w tym zakresie przepisów — jako przestarzałe — nie mogą już obecnie w należyty sposób służyć potrzebom socjalistycznego transportu. Twierdzenie to jest niewątpliwie słuszne, zwłaszcza, jeżeli autor ma na myśli przepisy kodeksu handlowego, wydanego jeszcze w 1934 r., a więc przystosowanego do innych niż obecnie stosunków społeczno-gospodarczych. Nie w pełni trafne natomiast wydaje się twierdzenie autora, jakoby w zakresie prawnego uregulowania transportu drogowego istniała mozaika przepisów. Jakież bowiem przepisy regulują obecnie — prócz przepisów kodeksu handlowego — stosunki prawne w transporcie drogowym. Wyliczenie tych przepisów nie obejmie wielu pozycji; są to bowiem tylko przepisy:

1) Taryfy Towarowej Transportu Samochodowego i Spedycji wprowadzonej w życie zarządzeniem Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 31 grudnia 1951 r.

2) Tymczasowej Taryfy Osobowej i Bagażowej Państwowej Komunikacji Samochodowej, wprowadzonej w życie zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 18 lipca 1949 r.,

3) zarządzenia Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 14 czerwca 1954 r. w sprawie taryf obowiązujących przy korzystaniu z taksówek (dorożek) samochodowych i towarowych,

4) uchwały Rady Ministrów Nr 598 z dnia 26 sierpnia 1954 r. w sprawie taryfy towarowej przewozów krajowych,

5) zarządzenia Ministra Gospodarki Komunalnej z dnia 3 października 1951 r. w sprawie wyznaczenia opłat za korzystanie ze środków komunikacji wojewódzkich, powiatowych i miejskich przedsiębiorstw komunikacyjnych,

6) zarządzenia Ministra Gospodarki Komunalnej z dnia 29 października 1954 r. w sprawie przepisów porządkowych dla osób korzystających ze środków komunikacji komunalnej.

7) przepisy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 czerwca 1952 r. w sprawie używania ciężarowych pojazdów samochodowych w transporcie między osiedlami i wykorzystania ich próżnych przebiegów.

W wyliczeniu tym nie zamieszczamy ani „Regulaminu przewozu osób i ich bagażu autobusami i dorożkami samochodowymi” ani też „Regulaminu przewozu towarów pojazdami mechanicznymi”, stanowiących załączniki rozporządzenia z dnia 13 sierpnia 1932 r. (Dz. U. z 1932 r. Nr 104, poz. 868). Trudno bowiem podzielić pogląd Wł. Górskiego, jakoby przepisy tych regulaminów nadal obowiązywały. Rozporządzenie z 1932 r. wprowadzające w życie wymienione regulaminy zostało wydane w oparciu o ustawę z dnia 14 marca 1932 r. o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi, którą wyraźnie uchylał przepis art. 15 pkt. 1 ustawy z dnia 8 stycznia 1951 r. o transporcie drogowym. Poza tym ustawa ta nie zawiera postanowień, utrzymujących w mocy jakiegokolwiek przepisów wydane w oparciu o uchyloną ustawę z 1932 r., przeto należy uznać, iż nadmienione wyżej regulaminy formalnie utraciły moc prawną. Przepisy tych regulaminów również faktycznie stały się w zasadzie bezprzedmiotowe. Część ich wchłonęły obowiązujące w transporcie drogowym przepisy taryfowe, część stała się w ogóle nieaktualna, a tylko nieliczne z tych przepisów o charakterze porządkowym, o ile są stosowane w praktyce, to tylko jako normy prawa zwyczajowego, uznanego w stosunkach w transporcie w ramach dopuszczonych postanowieniami art. 1 kodeksu handlowego.

Z naprowadzonych uwag wynika, że stan prawny głównie z powodu braku wspólnych aktualnych przepisów dla różnych dziedzin transportu drogowego przedstawia wiele do życzenia. Stan ten musi ulec i to

w możliwie krótkim czasie istotnej poprawie, aby na-
dążyć za rozwojem różnych form transportu drogowego
i jasno, zasadniczo oraz wyczerpująco uregulować
stosunki wynikające z transportu. Pośpiech jest tu tym
bardziej wskazany, gdyż ogłoszony w 1954 r. projekt
kodeksu cywilnego Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej
nie zawiera w ogóle przepisów dotyczących umowy o
przewóz i umowy o spedycję. Skoro potrzeba wydania
nowego prawa zdaje się nie budzić już u nikogo wątpli-
wości, należałoby zastanowić się nad tym, jakiego
rzędu niezbędny jest tu akt normatywny. Odpowiedz
na to pytanie nie jest zbyt łatwa.

Z tekstu ust. 1 art. 8 ustawy o transporcie drogowym
wynika, że ma to być rozporządzenie Ministra Trans-
portu Drogowego i Lotniczego. Rozporządzenie ustali
regulaminy, określające przepisy „szczególne” zarobko-
wego transportu na drogach publicznych. Jeżeli nawet
pominiemy chwilowo okoliczność, iż ustawa o transpor-
cie drogowym weszła w życie z dniem 19 stycznia
1951 r., a zatem o wiele wcześniej niż ogłoszono pro-
jekt nowego kodeksu cywilnego, to i w takim przy-
padku sformułowanie omawianego przepisu nasuwa
duże wątpliwości, mianowicie, co należy rozumieć przez
termin „przepisy szczególne” zarobkowego transportu,
które mają stanowić treść regulaminów i jaki wa-
chlarz zagadnień mógłby być nimi ujęty.

Naszym zdaniem, przez przepisy „szczególne” należy
rozumieć przepisy innych ustaw, bądź dekreto-
wych, a nie przepisy wydane na ich podstawie, a nie przepisy wy-
dane na podstawie danej ustawy, czy dekretu (w kon-
kretnym przypadku na podstawie ustawy o transpor-
cie drogowym), które należy określać jako przepisy
„szczególne”. Jeżeli pogląd ten jest słuszny, to —
(uwzględniając, iż w momencie wydania ustawy o
transporcie drogowym do dziś obowiązującym, obowią-
zywał kodeks handlowy, który zresztą do dziś obowią-
zuje) — wydaje się, że przepisy „szczególne” nie
mogłyby „samodzielnie” normować szeregu podstawo-
wych zagadnień nie licząc się z faktem, iż zagadnienia
te częściowo normuje, jakkolwiek w sposób nieodpo-
wiadający już aktualnym potrzebom, przestarzały ko-
deks handlowy. W konsekwencji, zakres zagadnień, ja-
kie mogłyby być unormowane w regulaminach zarob-
kowego transportu na drogach publicznych, musiał
sprowadzić się tylko do określonych szczegółów. Poz-
wala to sądzić, że w ustawie o transporcie drogo-
wym, użyto nietrafnego terminu przepisy „szczególne”
zamiast terminu przepisy „szczególne”. Takie twier-
dzenie można by przyjąć, przyjmując jednocześnie, że
w ustawie o transporcie drogowym zawarte są przepi-
sy ogólne, dotyczące tego transportu.

Gdyby koncepcja taka była do przyjęcia, wówczas w
regulaminach można by unormować niemal całokształt
stosunków, wynikających z przewozu i spedycji bez
potrzeby oglądania się na przestarzały kodeks handlo-
wy. Nawiasowo dodamy, iż nie można tu jednak ukry-

wać, że istnieją poważne wątpliwości, czy rzeczywiście
art. 8 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym daje pod-
stawę do normowania takich zagadnień jak odpowie-
dzialność, reklamacje, arbitraż, powództwo itp. O ile
by podjęto już obecnie prace nad nowym prawem
przewozowym, jego projektodawcy musieliby ustosun-
kować się odpowiednio do zagadnienia podstawy praw-
nej dla wydania przepisów prawa przewozowego.

Prawo przewozowe powinno na długi okres i trwale
normować stosunki w transporcie, aby w pełni zabez-
pieczyć właściwy rozwój transportu i przyczynić się
do usprawnienia, a przez to do lepszego zaspakajania
potrzeb konsumentów usług transportowych. Z tego
względu powinno ono ujmować możliwie całość za-
gadnienia, a nie tylko jego fragmenty. W przypadku,
gdyby omówiona wyżej koncepcja oparła się o dele-
gację z art. 8 ust. 1 ustawy nie była do przyjęcia,
a ramy określone w tym przepisie ustawy okazały się
za ciasne do tak szerokiego potraktowania sprawy.
Wówczas nasuwałoby się jedyne wyjście, mianowicie.
ujęcie potrzebnych przepisów dekretem lub ustawą.
Gdyby opracowanie, względnie wydanie nowych prze-
pisów prawa transportowego miało nastąpić już po
wejściu w życie nowego kodeksu cywilnego — to w o-
bec przewidzianego uchylecia przepisów o przewozie,
zawartych w kodeksie handlowym, treść terminu
„przepisy szczególne” użytego w art. 8 ust. 1 ustawy
uległaby zawężeniu i odnosiłaby się ewentualnie do
takich przepisów, jak przepisy o transporcie towarów
szczególnie niebezpiecznych itp.

W końcu należałoby poruszyć jeszcze jedno zagad-
nienie, które wyłania się na tle sformułowania przepi-
su art. 8 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym. W
tekście tego przepisu jest mowa o wydaniu „regula-
minów”. Użycie liczby mnogiej w odniesieniu do „re-
gulaminów” sugeruje, iż może chodzić tu o dwa lub
więcej regulaminów, normujących odrębnie bądź łącz-
nie przewóz towarów pojazdami samochodowymi, prze-
wóz osób pojazdami samochodowymi, przewóz towa-
rów pojazdami konnymi itp. Sformułowanie omawia-
nego przepisu nie wyklucza ponadto ewentualnego wy-
dania odrębnego względnie odrębnych regulaminów
dla przewozów specjalnymi środkami transportu. Ma
to praktyczne znaczenie z uwagi na specyfikę niektó-
rych rodzajów przewozów, jak np. przewozów w ko-
munikacji miejskiej, wykonywanych przez komunalne
przedsiębiorstwa komunikacyjne (tramwaje, autobusy
miejskie itp.).

Względnie merytoryczne powinny — naszym zdaniem
— być decydujące o ilości i przedmiocie regulaminów.
Tych kilka uwag na temat prawa przewozowego trans-
portu drogowego notujemy w przekonaniu, iż dyskusja
podjęta na łamach „Transportu” przez M. Urbana a
następnie Wł. Górskiego będzie nadal kontynuowana
i stanie się pomocna w pracach nad prawem przewo-
zowym.

H. DZIERŻANOWSKA (Warszawa)

System finansowy w portach morskich

Konsekwentna realizacja zasad polityki pokoju i mię-
dzynarodowej współpracy spowodowała, że w r. 1954
nastąpiło dalsze poważne rozszerzenie handlu zagra-
nicznego ZSRR, Chińskiej Republiki Ludowej, Polski
i innych krajów demokracji ludowej, niezależnie od
ustroju społecznego partnerów, a więc również i z pań-
stwami kapitalistycznymi.

Według danych opublikowanych w nr 1 tygodnika
„Nowe Czasy”, w artykule przewodniczącego Prezy-
dium Wszechzwiązkowej Izby Handlowej M. Niestie-
rowa pt. „O niektórych wynikach rozwoju handlu mię-
dzynarodowego” — obroty handlu zagranicznego
Związku Radzieckiego już w pierwszym półroczu
1954 r. były o 30 proc. wyższe niż w pierwszym pół-
roczu 1953. Proces ten ma stałe tendencje rozwojowe.

Równoległe z rozwojem handlu zagranicznego roz-
szerzają się również usługi świadczone dla płatników
zagranicznych, w ich liczbie również i usługi portów

morskich dla armatorów zagranicznych i dysponen-
tów ładunków tranzytowych.

W tym stanie rzeczy aktualne staje się zagadnienie
zapewnienia jak najpełniejszej atrakcyjności portów
morskich, której jednym z elementów jest system
opłat taryfowych.

W państwach o socjalistycznym systemie gospodaro-
wania w stosunku do płatników krajowych stosowany
jest system ustalania cen na podstawie średniego ko-
sztu własnego wykonanej usługi. Metoda ta opiera
się na zasadzie sformułowanej przez Marksa w „Kapi-
tale”, że „tylko ilość społecznie niezbędnej pracy,
czyli czas pracy społecznie niezbędny do wytwarzania
jakiejś wartości użytkowej, określa wielkość jej wa-
rtości.”¹⁾

¹⁾ K. Marks, „Kapitał” str. 42 — Książka i Wiedza,

Cena ustalona na podstawie średniego kosztu własnego może być następnie skorygowana, w celu wytworzenia specjalnego bodźca ekonomicznego, popierającego realizację konkretnego zadania gospodarczego.

Zasady te zostały konsekwentnie zrealizowane przy budowie krajowych taryf portowych w portach polskich. Stawka przeładunkowa — dla przykładu — jest sumą kosztu robocizny bezpośredniej i kosztu dźwigu na odcinku między ładem a burtą statku, ponoszonych przy przerzucie 1 tony ładunku oraz odpowiednich narzutów wydziałowych i ogólnozakładowych.

Koszt robocizny bezpośredniej, przypadający na 1 tonę przeładowywanego towaru, ustalony został na podstawie katalogu norm i stawek jednostkowych dla robót przeładunkowych w polskich portach morskich. Stawki zawarte w katalogu ujmują łącznie robociznę na lądzie i robociznę na statku, toteż rozbite zostały na 2 elementy. Rozbicia dokonano, dzieląc cenę robocizny przez ilość robotników zatrudnionych w zespole przeładunkowym (ganku), a następnie mnożąc otrzymany wynik z osobna przez ilość robotników przeładunkowych, pracujących na lądzie oraz ilość sztauerów, pracujących na statku.

Koszt dźwigu przypadający na 1 tonę ładunku ustalono przez podzielenie kosztu 1 godziny pracy przez wydajność wynikającą z katalogu norm. Następnie koszt ten podzielony został między stawkę przeładunkową a sztauerską, w ten sposób, że dla uproszczenia przyjęto jako granicę burtę statku i tę samą długość obu odcinków, to zn. do i od burty statku. W ten sposób przy kalkulacji stawki zarówno przeładunkowej jak i sztauerskiej przyjmuje się 50% kosztu jednostkowego dźwigu. Przy kalkulacji stawek w relacji wagon — plac lub magazyn przyjęto natomiast cały koszt dźwigu.

Robocizna bezpośrednia i koszt dźwigu obliczane są indywidualnie dla każdego towaru i każdej relacji przeładunkowej. Narzuty kosztów wydziałowych i ogólnozakładowych obliczane są dla poszczególnych grup ładunkowych, a więc np. dla rudy, innych masowych, drobnicy itp., odrębnie dla stawek przeładunkowych i odrębnie dla stawek sztauerskich.

Stawki taryf statkowych ustala się jeszcze prościej, przez podzielenie sumy kosztów danej usługi przez ilość jednostek produkcyjnych, np. w przypadku opłat tonażowych czy pilotowych przez ilość NRT.

Ceny jednostkowe ustalane są na podstawie łącznych kosztów produkcji wszystkich portów morskich, co daje w efekcie stawkę średnią. System ten eliminując różnice, wynikające z niejednorodnego napięcia walki o obniżenie kosztów własnych lub nierównomiernego potencjału technicznego w poszczególnych portach morskich — umożliwia wybór portu tylko pod kątem widzenia korzyści eksploatacyjnych jak np. szybkość obsługi, krótszy odcinek drogi lądowej lub morskiej, lepsze warunki charterowania statków, lepsze wyposażenie portu itp.

Ponadto ustalanie cen na podstawie średniego kosztu własnego mobilizuje port pracujący drożej do zaostreżenia walki o obniżenie kosztów własnych, gdyż ustalone ceny powodują straty w działalności i w rezultacie nierentowność, podczas gdy port pracujący taniej wypracowuje dodatkową akumulację.

Wytwarzanie dodatkowych bodźców ekonomicznych jest zagadnieniem trudnym i wymagającym poważnej analizy. Prawidłowe bodźce powinny zaktywizować konkretne zadania gospodarcze.

Typowym bodźcem, działającym np. w kierunku zmobilizowania spedytora do składania we własnym zakresie tzw. protestów morskich, jest ustalenie stawek w wysokości wielokrotnie przekraczającej koszt własny za wykonanie tych czynności przez Zarządy Portów.

Przykładem odwrótnym jest stosowanie okresu wolnego od opłat przy składowaniu w magazynach krótkoterminowych. W obecnej taryfie przeładunkowej ustalony został okres 3-dniowy dla ładunków importowanych, a dla eksportowanych 10 dni. Okresy te zostały wyliczone na podstawie analizy realnych możli-

wości przemanipulowania ładunku i stąd wynika więcej niż trzykrotnie dłuższy okres dla ładunków eksportowanych, dla których niemożliwe jest ścisłe ustalenie daty przybycia statku i skoordynowanie z nią dostarczenia ładunku do portu. Okresy wolnego składowania dotyczą tylko magazynów krótkoterminowych, aby nie powodować trudności przy składowaniu ładunków wymagających dodatkowych manipulacji w magazynie portowym. Ładunki takie winny być składowane wyłącznie w magazynach długoterminowych. W ten sposób wyprowadzony bodziec spełnia swą rolę prawidłowo.

System ustalania cen w portach kapitalistycznych różni się natomiast w sposób zasadniczy od systemu przyjętego w portach socjalistycznych. Polega on na ustalaniu cen jednostkowych w zależności od zdolności płatniczej towaru. Uzyskana cena niejednokrotnie poważnie odbiega od kosztu własnego świadczonej usługi. Następnie w trakcie stosowania cen ulegają one wahaniom i zmianom w wyniku działania prawa wartości, jak i w wyniku polityki protekcjonizmu. System ten jest konsekwentnym wyrazem podstawowego prawa kapitalizmu i służy jako narzędzie do osiągania maksymalnych zysków. Ceny bowiem ustalone za usługi świadczone przy manipulacji ładunkami wartościowymi, nie tylko że pozwalają na pokrycie strat wynikłych przy manipulacji ładunkami tanimi, ale zapewniają poważne dodatkowe zyski, szczególnie w takich portach, które, jak np. Antwerpia, specjalizują się w przerzucie ładunków drobnicowych, należących w przeważającej mierze do rzędu ładunków wartościowych. W niektórych przypadkach stosowane są również dotacje państwowe.

Porównanie taryf obu systemów wykazuje w związku z tym poważne różnice, w szczególności jeżeli chodzi o wzajemny stosunek między poszczególnymi opłatami. Różnice te najlepiej ilustruje podane niżej porównanie pomiędzy opłatami przeładunkowymi w Hamburgu i w portach polskich. Jako skala porównawcza (na 100) przyjęta została stawka za przeładunek rudy.

	Hamburg	Porty polskie
ruda	100	100
apatyty, fosforyty	100	176
zboże — eksport	72	597
„ — import	134	
cukier — eksport	52	375
„ — import	103	
cement — eksport	52	343
„ — import	103	
garbniki — import	117	806
korzenie wonne — eksport	148	1761
„ „ — import	200	
soda — eksport	84	582
„ — import	117	

Analogiczne dysproporcje wykazuje również porównanie stosunku poszczególnych rodzajów opłat za dopravę statków.

Na ile tak daleko idących różnic, w trosce o stworzenie właściwych warunków atrakcyjności portów, nasuwa się pytanie, który z tych systemów należy stosować przy współpracy z kontrahentami zagranicznych portów. Dla udzielenia odpowiedzi na to pytanie trzeba odrębnie rozważyć współpracę z armatorem zagranicznym i odrębnie z dysponentem tranzytu.

Koszty portowe zaliczane armatorom są jednym z zasadniczych elementów przy ustalaniu wysokości frachtu morskiego. Jeżeli koszty portowe oparte są na zasadach nieznanym dla armatora lub odbiegających poważnie od systemu przyjętego w innych portach morskich, będzie istniała tendencja do przeceniania tej pozycji, a w rezultacie kwotowania zbyt wysokich frachtów, które nie zawsze uda się obniżyć w pertraktacjach bezpośrednich. Jeżeli poziom kosztów będzie sumarycznie wyższy niż przeciętny poziom w portach

konkurencyjnych, analogicznie fracht będzie wyższy. Dlatego też, jeżeli przeważająca ilość statków obcych, zawijających do portów morskich, należy do armatorów kapitalistycznych w interesie handlu zagranicznego winno się stosować dla nich system cen specjalnych, ustalanych na zasadach kapitalistycznych. W tych krajach natomiast, gdzie, jak np. w Albanii, współpracą z armatorami kapitalistycznymi jest nieznaczna, można stosować system cen opartych o średnie koszty własne.

W tranzycie sytuacja jest podobna. Należy stosować zbliżony system ustalania cen, chociażby dlatego, aby ułatwić zleceniodawcy kalkulację porównawczą przez sprowadzenie cen do wspólnego mianownika. Ponadto przy tranzycie bardzo ważną rolę odgrywa odpowiedni poziom cen, który może być jednym z czynników decydujących o wyborze portu morskiego, tak, że nie tylko system, ale i poziom winny być zbliżone.

W obu więc przypadkach dochodzi się do tego samego wniosku: dla płatników zagranicznych należy przyjąć system cen specjalnych. Zasada ta jest również realizowana w portach polskich. Taryfa usług portowych dla zagranicznej żeglugi dalekomorskiej oraz taryfa tranzytowa zbudowane zostały w oparciu o analogiczne taryfy portów kapitalistycznych takich jak Hamburg, Rotterdam czy Antwerpia. Jakkolwiek — rzecz oczywista — istnieją różnice między poszczególnymi pozycjami taryf, to jednak generalnie można stwierdzić, że nie następują one armatorom zagranicznym żadnych poważnych zastrzeżeń. Poziom ich jest oparty na przeciętnym poziomie światowym, co potwierdza analiza, dokonywana w formie porównywania rachunków wystawianych w portach zagranicznych i rachunków obliczanych na podstawie polskich taryf portowych. Analizą objęte są w zasadzie porty Wielkiej Brytanii, Belgii, Danii, Finlandii, Holandii, Norwegii, NRD, Niemiec Zachodnich, Szwecji i ZSRR. W celu zapewnienia prawidłowości analizy, przyjmuje się ilość i tonaż statków oraz układ masy wg stanu faktycznego w okresie podlegającym analizie, oczywiście w pewnym stosunku procentowym. Rachunki dobiera się odpowiednio spośród oryginalnych disbursement'ów floty polskiej oraz z licznych publikacji w prasie fachowej. Wytworzony w ten sposób przeciętny układ masy i tonażu, proporcjonalnie rozłożony na poszczególne porty zagraniczne, daje w efekcie stawkę przeciętną, którą możemy uważać jako poziom światowy. I w stosunku do tego poziomu światowego, który jest — rzecz prosta — pojęciem czysto umownym, w przeciwieństwie do frachtów morskich, gdzie cena światowa jest ściśle sprecyzowana — przeciętny poziom portów polskich jest całkowicie wyrównany. Analiza, która objęła rachunki z okresu 1953/1954 wykazała np., że wskaźnik atrakcyjności portów polskich na odcinku opłat statkowych (tonażowa, pilotowa, cumownicza, holownicza i maklerska) równa się 99. Porównanie z poszczególnymi krajami wykazuje, że porty polskie są nieznacznie droższe od Hamburga (wskaźnik 106), a znacznie tańsze od portów angielskich (wskaźnik 76).

Taryfa tranzytowa przeciętnie opiera się na poziomie taryfy hamburskiej, w konkretnych jednak pozycjach wykazuje odchylenia i to zarówno dodatnie jak ujemne. Toteż wymaga ona rewizji, w celu ułatwienia państwom tranzytującym kalkulacji porównawczych i dokonywania wyboru portu tranzytowego na podstawie przesłanek eksploatacyjnych, a nie na skutek dysproporcji cen.

W związku z realizacją zasady podwójnego systemu cen, odrębnych dla płatnika krajowego i odrębnych dla płatnika zagranicznego wynika jednak szereg trudności w systemie finansowym. Niejednokrotnie ceny krajowe są wyższe od cen zagranicznych. Stan ten jest całkowicie zrozumiały w krajach o socjalistycznym systemie gospodarowania chociażby w obliczu faktu, że podstawowym elementem kosztu usługi portowej jest robocizna. Płaca robocza w ustroju kapitalistycznym stanowi podstawowe źródło wyzysku, stała rezerwa bezrobotnych powoduje też zmniejszenie płacy jednostkowej. W tym stanie rzeczy zachodzą poważne różnice w wysokości kosztu usługi, szczególnie że w państwach socjalistycznych nie istnieje bezrobocie, a w portach morskich tych państw jest realizowany — jak to np. ma miejsce w

portach polskich — system stałego zatrudnienia. W konsekwencji wpływy z tytułu taryf dla płatnika zagranicznego nie pokrywają kosztów własnych usługi.

Ponadto przyjęty na ogół system łącznego księgowania wpływów wg rodzaju usługi, a nie wg rodzaju płatnika, powoduje nierealność wpływu jednostkowego, który jest spaczony przez wpływ dewizowy.

Przyjmując nawet, że różnice te będą maleć, to jednak do zrównania przeciętnych poziomów może dojść tylko wówczas, gdy państwa kapitalistyczne wprowadzą system walutowy oparty na realnym stosunku do złota, a nie umownym jak obecnie. Ale wówczas nawet pozostaną jeszcze różnice między cenami jednostkowymi wynikające na skutek stosowania w portach kapitalistycznych metody „ad valorem“, tak, że otrzymany wpływ jednostkowy stanowić będzie i nadal przypadkową średnią, uzależnioną od ilości usług wg poszczególnych taryf i każdorazowo różnego, wzajemnego stosunku stawek. Ponadto wszelkie osiągnięcia eksploatacyjne w dziedzinie zwiększenia produkcji usług dla płatnika zagranicznego (np. pozyskanie dodatkowej masy tranzytowej) spowoduje automatycznie zmniejszenie wpływu jednostkowego, a więc pozorne pogorszenie pracy portu morskiego co będzie całkowicie sprzeczne ze stanem faktycznym.

Wreszcie wpływ jednostkowy jako całkowicie nieporównywalny z kosztem jednostkowym, nie może być brany jako podstawa do kontrolowania prawidłowości taryf krajowych.

W tym stanie rzeczy zachodzi potrzeba takiego ustalenia systemu finansowego w portach morskich, aby zapewnić atrakcyjność przez właściwy poziom cen oraz jasność obrazu rentowności i prawidłowości taryf, przez właściwą metodologię.

Przy rozważaniu tego problemu nasuwają się dwie koncepcje: koncepcja traktowania portu morskiego jako producenta usług wyłącznie dla płatnika zagranicznego i koncepcja wprowadzenia rachunku różnic cen. Koncepcja pierwsza wydaje mi się zasadniczo niesłuszna. Porty morskie należą do rzędu przedsiębiorstw krajowych czego dowodem jest fakt, iż wszelkie koszty ponoszone są wyłącznie w walucie krajowej. Poważną ilość usług świadczą bezpośrednio dla płatnika krajowego a pozostałe usługi, świadczące dla płatnika zagranicznego są w rzeczywistości niczym innym jak pośrednim świadczeniem dla własnego handlu zagranicznego (armatorzy zagraniczni) lub w interesie gospodarki narodowej (tranzyt przysparzający dewizy, zwiększający zatrudnienie floty i portów, podnoszący znaczenie portów dzięki zwiększonemu zatrudnieniu). Porty morskie w państwach o socjalistycznym systemie gospodarowania pracują na zasadach planowej gospodarki i jednym z podstawowych ich zadań jest walka o obniżenie kosztów własnych. Ocena wyników pracy, ocena gospodarności portów winna być dokonywana przez porównywanie kosztów i wpływów, ustalanych na tych samych zasadach ekonomicznych. Jeżeli koszty ustalane są na bazie cen krajowych, opartych na średnim koszcie własnym, to nie ma podstaw, aby wpływy były bazowane na systemie obcym gospodarce narodowej tych państw, na systemie kapitalistycznym.

Skoro jednak jest konieczne, aby istniały obok taryf dla płatników krajowych — taryfy dla płatników zagranicznych, to równocześnie należy stworzyć taki system finansowy, który pozwoli na ocenę pracy portów morskich zgodnie z kryteriami obowiązującymi dla całości gospodarki narodowej.

Systemem tym jest rachunek różnic cen. System ten polega na tym, że usługi, świadczące dla płatników zagranicznych po cenach ustalanych wg odrębnych taryf, zaliczane są do produkcji po cenach obliczanych na podstawie taryf mających zastosowanie dla płatnika krajowego. Różnica pokrywana jest w formie dotacji z budżetu. W ten sposób zarówno koszty, jak i wpływy obliczane byłyby w/g cen jednorodnych. Dawałoby to dostateczne podstawy do właściwej oceny zarówno wyników, jak i poszczególnych elementów taryfy.

Ustalenie cen krajowych, jako podstawowych, pozwala również na prawidłowe wprowadzenie wyników działalności portów morskich do całości gospodarki narodowej.

W. KWIATUSZYŃSKI (Wrocław)

Wskaźniki eksploatacyjne i kosztowe śródlądowej żeglugi turystyczno-wypoczynkowej

Żegluga pasażerska na śródlądowych drogach wodnych w Polsce w okresie międzywojennym i w pierwszych latach po odzyskaniu niepodległości była prawie wyłącznie żegluga komunikacyjną. W okresie ostatnich kilku lat ten stan rzeczy uległ radykalnej zmianie: przewozy komunikacyjne zaczęły maleć, natomiast wzrosły bardzo pokaźnie przewozy turystyczno-wypoczynkowe. Przeanalizowanie przewidywanych potrzeb w latach przyszłych obu tych rodzajów przewozów w żegludze pasażerskiej wykazuje, że potrzeby w zakresie przewozów pasażerskich, mających charakter komunikacyjny, będą w dalszym ciągu malały, natomiast potrzeby w zakresie przewozów turystyczno-wypoczynkowych będą rosły w tempie coraz szybszym.

Przyczyny zwiększających się z roku na rok potrzeb w zakresie przewozów turystyczno-wypoczynkowych są jasne. Stały wzrost zatrudnienia w gospodarce socjalistycznej oraz podnoszenie się stopy życiowej ludzi pracy powoduje stałe zwiększanie się potrzeb kulturalnych, w tym również potrzeb na przewozy turystyczno-wypoczynkowe. W ten sposób w ogólnej ilości przewozów pasażerskich w żegludze śródlądowej zwiększa się stale i będzie zwiększał się nadal udział przewozów turystyczno-wypoczynkowych kosztem przewozów komunikacyjnych.

Dotychczas wszystkie wskaźniki stosowane w śródlądowej żegludze pasażerskiej dostosowane są do charakteru komunikacyjnego tej żeglugi. Podstawowymi wskaźnikami są: ilość przewiezionych osób, ilość osobokilometrów, ilość statkokilometrów i koszt własny jednego osobokilometra. Z tych wskaźników podstawowych budowane są wskaźniki dalsze. Należy teraz rozpatrzyć, czy te wskaźniki podstawowe są właściwe i dostateczne dla oceny zarówno działalności, jak i wykonanej pracy w żegludze turystyczno-wypoczynkowej.

Proces stopniowego przekształcania się żeglugi pasażerskiej z komunikacyjnej na turystyczno-wypoczynkową z uwagi na krótszy dla tej ostatniej okres pracy w roku powodować będzie zmianę na gorsze wskaźników wykorzystania taboru oraz prawdopodobnie skracania przeciętnej odległości przewozu. Zwiększanie poziomu wygód pasażerów, konieczne dla żeglugi turystyczno-wypoczynkowej, będzie musiało spowodować zmniejszenie ilości miejsc pasażerskich przy tej samej mocy i wielkości statku, a więc zmianę na gorsze ilości przewiezionych osób i wykonanych osobokilometrów. Uruchomienie wycieczek połączonych ze zwiedzaniem miejscowości leżących na trasie wodnej spowoduje, z uwagi na konieczność zwiększenia postojów w takich właśnie wycieczkach, zmniejszenie szybkości handlowej oraz zmniejszenie ilości przewiezionych osób i wykonanych osobokilometrów. Tak sam wynik w stopniu jeszcze większym spowoduje wprowadzenie wczasów na wodzie.

Wartość wskaźnika kosztowego — kosztu jednego osobokilometra — zależna jest od dwóch czynników: globalnej wielkości wszystkich nakładów obciążających przewozy oraz globalnej ilości wykonanych osobokilometrów. Warunki pracy żeglugi turystyczno-wypoczynkowej szczególnie niekorzystnie wpływają na kształtowanie się tego wskaźnika. Zwiększanie wygód pasażerów powoduje bowiem wzrost globalnej kwoty nakładów, a inne warunki pracy — zmniejszenie ilości wykonanych osobokilometrów.

Charakterystyczna cecha żeglugi turystyczno-wypoczynkowej — bardzo wielka rozpiętość pomiędzy wielkością zapotrzebowania szczytowego i przeciętnego — powoduje, że przedsiębiorstwa żeglugowe, aby móc obsłużyć szczyty zapotrzebowania, muszą eksploatować znacznie większą ilość statków, niż by to wynikało z zapotrzebowania przeciętnego z tym, że łączny czas wykorzystania tych statków w każdym sezonie będzie bardzo krótki. Stojąc na stanowisku zaspakajania potrzeb człowieka — takie podejście do sprawy jest jedynie słuszne. Przewozy turystyczno-wypoczynkowe są odpoczynkiem i rozrywką człowieka pracy, który nie

może ustalać dowolnie dni tego odpoczynku. Skoro dniami tymi są niedziele i święta — musi on mieć zapewnioną możliwość korzystania z przewozów turystyczno-wypoczynkowych w tych właśnie, a nie innych dniach. Ale dla przedsiębiorstw żeglugowych z takiego postawienia sprawy wynikać muszą gorsze wskaźniki wykorzystania taboru oraz wzrost globalnej kwoty nakładów niewspółmiernie duży w stosunku do możliwości wzrostu ilości wykonanych osobokilometrów, a więc w ostatecznym wyniku wzrost kosztu własnego jednego osobokilometra.

Dotychczas wskazywaliśmy jaki wpływ wywierają warunki pracy żeglugi turystyczno-wypoczynkowej na kształtowanie się stosowanych dotychczas przy ocenie tej pracy wskaźników. Należałoby jeszcze naświetlić znaczenie jakości pracy w żegludze turystyczno-wypoczynkowej oraz wpływ jakości pracy na kształtowanie się wskaźników.

W przewozach komunikacyjnych nie ma właściwie specjalnego wskaźnika, który by oceniał jakość wykonanej pracy przewozowej. Jest to o tyle słuszne, że jakość przewozu komunikacyjnego sprowadza się w ostatecznym wyniku do jak najszybszego terminowego dostarczenia odbiorcy pełnego ładunku w stanie nieuszkodzonym, względnie terminowego i bez wypadku dowiezienia pasażera do miejsca przeznaczenia. W takich warunkach każda poprawa jakości przewozów automatycznie zwiększa ilość wykonanych tonokilometrów względnie osobokilometrów, a więc wskaźnik wykonanej ilości tonokilometrów czy osobokilometrów pośrednio wyraża również i jakość pracy. Zupełnie inna sytuacja zachodzi w żegludze turystyczno-wypoczynkowej. Przewozy terminowe w czasie (oczywiście nie najszybsze, gdyż te w żegludze turystyczno-wypoczynkowej przeważnie świadczyłyby o złej jakości) i nie powodujące wypadków mogą być przewozami o bardzo niskiej jakości, jeżeli pasażerowie nie będą we właściwy sposób obsłużeni, jeżeli nie zapewni się im kulturalnej atmosfery, właściwych rozrywek oraz poznania kraju. A tego rodzaju jakość nie tylko że nie może być wyrażona wykonaną ilością osobokilometrów, ale nawet w szeregu wypadków może spowodować zmniejszenie ilości wykonanych osobokilometrów, a więc skutek wręcz przeciwny.

Powyższe wywody wykazują, że jeśli wyniki pracy żeglugi turystyczno-wypoczynkowej oceniane będą przy pomocy tych samych wskaźników, jakie stosowane są dla żeglugi pasażerskiej komunikacyjnej, to im bardziej żegluga turystyczno-wypoczynkowa dostosowywać będzie się do wymogów stawianych tej właśnie żegludze, tym gorzej kształtować się muszą wskaźniki eksploatacyjne i kosztowe. Należy więc przyjąć do wniosku, że wskaźniki te dla oceny pracy żeglugi turystyczno-wypoczynkowej są zupełnie nieodpowiednie.

Jakie więc wskaźniki należy stosować? Odpowiedź na to pytanie nie jest ani prosta, ani łatwa. Opracowanie systemu wskaźników dla żeglugi turystyczno-wypoczynkowej wymaga uprzedniego szczegółowego zbadania wszystkich odmian tej żeglugi. Nie kusząc się więc w tej chwili o opracowanie takiego systemu, chciałbym sformułować tylko założenia na jakich system ten powinien być oparty. Są one następujące:

1. Wyniki pracy żeglugi pasażerskiej komunikacyjnej i żeglugi pasażerskiej turystyczno-wypoczynkowej w przedsiębiorstwach uprawiających oba te rodzaje żeglugi powinny być rejestrowane, a następnie analizowane oddzielnie.

2. System wskaźników należy budować oddzielnie dla każdej z odmian żeglugi turystyczno-wypoczynkowej. Pracę tę winno poprzedzić sklasyfikowanie poszczególnych odmian i ustalenie właściwości charakterystycznych każdej z nich, odróżniających ją od innych.

3. Wartości liczbowe każdego poszczególnego wskaźnika za różne okresy będą przy ocenie pracy porównywalne jedynie tylko dla danej odmiany żeglugi turystyczno-wypoczynkowej i tylko wtedy, jeśli poziom wygód

i jakość obsługi pasażera w porównywanych okresach będą jednakowe. Porównywanie tych samych wskaźników, lecz dla różnych odmian żegluga turystyczno-wypoczynkowej, nie będzie mogło dać żadnych wniosków dla oceny pracy. Natomiast porównywanie tych samych wskaźników za różne okresy, jeśli okresy te charakteryzował różny poziom wygód względnie różna jakość obsługi, będą dla tej samej odmiany żegluga turystyczno-wypoczynkowej porównywalne, lecz tylko po zastosowaniu współczynników korygujących, które wyrównywałyby te różnice.

4. Czynnikiem decydującym o ostatecznych wynikach pracy w żegludze turystyczno-wypoczynkowej jest i będzie zawsze stan pogody. Stan pogody jest zjawiskiem losowym, którego ani na dany sezon, ani tym bardziej na określone dni sezonu przewidzieć nie można. A więc ostateczne wyniki pracy przewidziane w planie i oparte na pewnych założeniach odnośnie przewidywanych warunków pogody, w przypadku zmiany tych warunków mogą okazać się w rzeczywistości zupełnie inne. Dlatego też, aby umożliwić lepszą porównywalność pracy zaplanowanej z pracą wykonaną należałoby stosować dwa rodzaje wskaźników. Jeden rodzaj wskaźników obrazowałby tę część osiągniętych przez przedsiębiorstwa żeglugowe wyników, która od stanu pogody jest niezależna, drugi zaś wyniki zależne od pogody. Wartości liczbowe wskaźników drugiego rodzaju byłyby porównywalne dopiero po zastosowaniu współczynników korygujących, które by wyrównywały warunki pogody w porównywanych okresach.

5. Podstawowym wskaźnikiem eksploatacyjnym, uwzględniającym całość wykonanej pracy, jest ilość obsłużonych pasażerów obliczana oddzielnie dla każdej z odmian żegluga turystyczno-wypoczynkowej. Osobokilometr, jako nie uwzględniający całości wykonanej pracy nie może nadawać się jako wskaźnik podstawowy. Porównywalność wartości liczbowej tego wskaźnika w różnych okresach, względnie zaplanowanej i wykonanej w danym okresie, można będzie uzyskać po ewentualnym wprowadzeniu współczynników korygujących (vide p. 4), wyrównujących warunki pogody. Wskaźnikiem eksploatacyjnym, niezależnym od warunków pogody, powinna być stawiana do dyspozycji ilość miejsc pasażerskich w sezonie, również oddzielnie dla każdej z odmian żegluga turystyczno-wypoczynkowej.

6. Podstawowym wskaźnikiem kosztowym uwzględniającym całość wykonanej pracy jest koszt obsługi jednego pasażera, obliczany również oddzielnie dla każdej z odmian żegluga turystyczno-wypoczynkowej. Wobec niemożności przyjęcia ilości wykonanych osobokilometrów za podstawowy wskaźnik eksploatacyjny, nie można przyjmować kosztu jednego osobokilometra jako podstawowego wskaźnika kosztowego. Porównywalność wartości liczbowej tego wskaźnika w różnych

okresach, względnie zaplanowanej i wykonanej w danym okresie, będzie można uzyskać dzieląc każdorazową zaplanowaną lub rzeczywistą globalną kwotę wszystkich nakładów obciążających daną odmianę żegluga turystyczno-wypoczynkowej przez doprowadzoną do stanu porównywalności (vide p. 5) ilość obsłużonych pasażerów. Wskaźnikiem kosztowym, niezależnym od warunków pogody, powinien być koszt utrzymania jednego miejsca pasażerskiego na dobę eksploatacji, również oddzielnie dla każdej z odmian żegluga turystyczno-wypoczynkowej.

7. Podstawowym wskaźnikiem, obrazującym jakość usług żegluga turystyczno-wypoczynkowej, powinien być wskaźnik frekwencji, a więc stosunek ilości obsłużonych pasażerów do ilości rozporządzalnych miejsc pasażerskich. Ustalanie wielkości liczbowej tego wskaźnika w postaci umożliwiającej jego porównywalność (przy różnym stanie pogody) nie powinno nasuwać trudności, jeśli dla każdorazowego ustalania umownej ilości pasażerów stosować współczynniki korygujące omówione w p. 4. Ale właściwością charakterystyczną wskaźnika frekwencji, zresztą zarówno we wszelkiego rodzaju usługach jak i w przemyśle, jest to, że pozwala on sądzić o jakości usług, czy produkcji tylko w tym przypadku, jeśli postawiona do dyspozycji ilość usług czy produkcji odpowiada wielkości zapotrzebowania. Natomiast jeśli postawiona do dyspozycji ilość jest w stosunku do wielkości zapotrzebowania bardzo mała, względnie bardzo duża — wskaźnik frekwencji przestaje obrazować jakość. Np. jeśli dzienne zapotrzebowanie na miejsca pasażerskie wynosi 400, a miejsc tych jest do dyspozycji tylko 50 — wskaźnik frekwencji kształtować się będzie wysoko, nawet jeśli jakość usług będzie na niskim poziomie. Odwrotnie, jeśli przy tej samej wielkości zapotrzebowania 400 miejsc postawione będzie do dyspozycji 800 miejsc — wskaźnik frekwencji kształtować się będzie nisko, nawet wtedy, jeśli jakość usług będzie stała na wysokim poziomie. Dlatego też stosować wskaźnik frekwencji dla zobraowania jakości żegluga turystyczno-wypoczynkowej można będzie dopiero wtedy, kiedy ilości taboru, jakimi przedsiębiorstwa żeglugowe będą rozporządzały dla przewozów turystyczno-wypoczynkowych, będą odpowiadały wielkości zapotrzebowania na te przewozy. Obecnie i w najbliższych latach, kiedy równowagi tej jeszcze nie będzie, gdyż ilość taboru będzie zbyt mała w stosunku do potrzeb — wskaźnik frekwencji kształtować się musi korzystniej, niż by to wynikało z jakości wykonywanych usług, a więc dla oceny jakości usług nie może być jeszcze stosowany.

Powyższe uwagi nie wyczerpują, oczywiście, całości zagadnienia. Chodziło bowiem o postawienie zagadnienia, dotychczas w publikacjach fachowych nie poruszanego dla przedyskutowania.

TRANSPORTOWCY PISZĄ...

ENDER JAN (Warszawa)

O usprawnienie eksportu artykułów spożywczych

Pomiędzy Polską a innymi krajami Demokracji Ludowej, a także krajami kapitalistycznymi, panuje ożywiona wymiana towarowa. Jednym z głównych kierunków eksportu drogą lądową naszych artykułów spożywczych, łatwo ulegających zepsuciu, są kraje położone na południowy zachód od Polski, do których droga biegnie przez Śląsk. Niestety, obszar Śląska, posiadający najbardziej gęstą sieć kolejową w Polsce, jest zaporą, która hamuje przebieg naszego eksportu. Przyczyną tego są węzły kolejowe z dozwołonym czasem postoju przekraczającym normy przyjęte dla największych nawet węzłów w innych okręgach.

Celem przyspieszenia przewozów eksportowych, Ministerstwo Kolei opracowało dla szeregu instytucji „Plan ładowania i terminowego przewozu” do stacji

granicznych i portów, a w niektórych przypadkach również dla krajowych przewozów artykułów łatwo ulegających zepsuciu.

W planach tych podawane są numery pociągów, do których wagony powinny być dołączane, godziny odejścia ze stacji nadania, godziny przejścia przez ważniejsze węzły kolejowe oraz godziny przybycia na stację docelową a także czas przebiegu. Plan taki ma oddawać eksporterom poważne usługi. Umożliwia on ustalenie terminu nadania przesyłki z takim wyliczeniem, aby np. wagon przybył do portu w dniu naładunku statku bez konieczności dodatkowych przeładunków i czasowego składowania towaru. Pozwala on również na opracowanie harmonogramu nadawania przesyłek przez różne placówki w kraju w ten sposób,

aby zapewnić równomierne obciążenie punktów stacyjnych na stacjach granicznych. Wreszcie — umożliwia on wykonanie umów eksportowych w przypadkach, gdy terminy ich są krótkie lub ściśle oznaczone, co dotyczy np. takich artykułów, które mają być rozprawdane przez importerów zagranicznych w okresach świątecznych. Głównym celem planu jest zapewnienie szybkiego przewozu i zabezpieczenie ładunku przed zepsuciem w czasie transportu. Ściśle określony w planie czas przewozu umożliwia np. również obliczenie potrzebnej ilości środków chłodzących, a zwłaszcza tzw. „łodu suchego“, bez konieczności ładowania go do granic pojemności komór chłodniczych. Chodzi o uniknięcie marnotrawstwa tego cennego środka chłodniczego i o obniżenie kosztów przewozu.

Niestety, na przeszkodzie prawidłowym przebiegom wagonów z towarem eksportowym zgodnie z „Planem ładowania i terminowego przewozu“ stoją postanowienia Art. 32 ust. 6 „Dekretu o przewozie przesyłek“, a zwłaszcza zarządzenie Ministra Kolei z dnia 30.XI.53 r. (Dz. T. i Z. K. nr 20/53) przedłużające terminy dostawy przesyłek zwykłych o 2 dni, a przesyłek pośpiesznych o 1 dzień przy przejściu ich przez 10 stacji węzłowych Śląska ze wschodu na zachód od Szczakowej do Opola i z północy na południe od Tarnowskich Gór do Oświęcimia.

W ten sposób np. przewóz drobiu bitego z Kielec do Zebrzydowic, na odległość 232 km w przesyłce pośpiesznej łącznie z odprawą wynosi 36 godzin, a po dodaniu czterech dodatkowych terminów po 24 godziny na stacjach węzłowych w Szczakowej, Sosnowcu, Stalimogrodzie i Czechowicach — wzrasta o dalsze 96 godzin, tzn. do 132 godzin, co się równa 5 i pół dobow.

Jak z tego wynika, będzie zgodne z przepisami kolejowymi, jeśli przebieg drobiu bitego, a więc artykułu szybko ulegającemu psuciu i nadawanego jako przesyłka pośpieszna, odbywać się będzie z szybkością handlową 1,75 km/godz.

Nie będzie przy tym podstaw prawnych do pociągania pracowników kolejowych do odpowiedzialności za niestosowanie się do omawianego wyżej planu terminowych przewozów, ani też wnoszenia reklamacji do władz kolejowych o przekroczenie terminu dostawy. Przy takiej znikomej szybkości przewozu nie jest możliwe umieszczenie w wagonie wystarczającej ilości suchego ładu, aby zapewnić chłodzenie ładunku na czas przewozu w kraju i na kolejowej sieci zagranicznej np. do Mediolanu lub Berna.

Sytuacja przedstawia się podobnie, albo jeszcze gorzej, przy wysyłkach eksportowych np. z Zamościa lub Dębicy. W świetle przepisów i zarządzeń kolejowych eksport artykułów łatwo psujących się przez Śląsk jest niesłychanie utrudniony i ryzykowny.

Trzeba stwierdzić, że opracowany przez Ministerstwo Kolei „Plan ładowania i terminowego przewozu“ przewiduje terminy dostawy znacznie krótsze, niż to wynikałoby z przepisów art. 32 „Dekretu“. Mianowicie, dla przewozu drobiu bitego i jaj na trasie Kielec — Zebrzydowice, przewidziany jest odjazd pociągu Nr 2291 z Kielec o godz. 14,50 i przyjazd do Zebrzydowic na drugi dzień o godz. 8,29, tj. w czasie 19 godzin i 39 minut. Jednakże plan taki nader rzadko przestrzegany jest przez służbę kolejową na linii, a raczej termin dostawy zbliża się do czasu określonego przepisami, często nawet go przekraczając.

Na odbytej ostatnio konferencji w Rucianem w sprawie ułożenia rozkładów jazdy pociągów towarowych na okres 1955/56 dla przewozu ładunków niemasowych i ulegających łatwemu zepsuciu, szereg przedstawicieli zainteresowanych Centralnych Zarządów omawiał zagadnienie zbyt długotrwałych przewozów i powstających z tego powodu strat w gospodarce narodowej.

Szczególnie ostro zebrażował to przedstawiciel Centralnego Zarządu Handlu Owocami i Warzywami, podając konkretne przykłady zniszczenia na skutek długotrwałego przewozu poważnych ilości warzyw przeznaczonych do eksportu.

Zarówno klienci PKP, jak również przedstawiciele kolei w swoich wypowiedziach byli zgodni, że nie

można dopuszczać, aby tak warzywa, jak i inne artykuły spożywcze wysokiej jakości eksportowej, były całkowicie lub częściowo niszczone przez zbyt długotrwały transport. Opracowane plany zawierają szereg niekorzystnych momentów, jak np. wielogodzinne postoje na stacjach w czasie pełnego dnia pod operacją słończeczną, które to postoje biorąc pod uwagę potrzebę zabezpieczenia towaru należałoby skrócić.

Klienci PKP rezygnując z tych poprawek stawiali jako ostateczny postulat ściśle przestrzeganie „Planu ładowania i terminowego przewozu“ przez pracowników PKP na linii. Dla klienta PKP stosunek zwarantowanego przez „Dekret“ czasu dostawy do dopuszczalnych opóźnień na stacjach węzłowych, jest zupełnie niezrozumiały. Można by wnioskować, że im gęstsza sieć kolejowa, tym wolniejsze przewozy, a dalej, że w takim razie zageszczenie sieci kolejowej jest z punktu widzenia szybkości przewozów szkodliwe. Wydaje się jednak, że gęsta sieć kolejowa, pozwalając na cmijanie zbyt przeciążonych pod względem przełotowości węzłów, powinna przyspieszać przewozy. Jeśli natomiast gęstość sieci kolejowej obniża szybkość przewozów, to przyczyna zdaje się tkwić w niedomaganiach organizacji ruchu. Zagadnienie zbyt długotrwałych przewozów ma jeszcze inne aspekty. Artykuły spożywcze zdyskwalifikowane jako towar eksportowy na punktach granicznych, a więc o obniżonej wartości handlowej i spożywczej muszą być przewożone z powrotem, często do przeróbki.

Częste są wypadki, że w czasie tego powtórnego przewozu z punktów granicznych, towar, który posiadał jeszcze pewną, chociaż obniżoną wartość, ulega całkowitemu zepsuciu i nadaje się jedynie na kompost (np. kalafiory).

Zagadnienie szybkości transportu artykułów spożywczych dotyczy nie tylko przewozów eksportowych. Dostarczania ludności pracującej miast artykułów żywnościowych najlepszej jakości wymagają również Uchwały II Zjazdu PZPR. Widok zwiedniętych jarzyn, nadpsutych owoców, czy innych artykułów spożywczych wywołuje słuszne niezadowolenie konsumentów. Dlatego też trzeba coraz bardziej jasno i wyraźnie stawiać zagadnienie zaopatrywania ludności w artykuły spożywcze wysokiej jakości. Trzeba również dążyć do tego, aby te artykuły nie traciły w transporcie wartości odżywczej i właściwego wyglądu.

Komisje opracowujące rozkłady jazdy pociągów towarowych powinny więc m. in. wziąć pod uwagę omawiane wyżej zagadnienie. Również przepisy kolejowe stałe, zamieszczone w „Dekrecie“, a także uzupełniające zarządzenia Ministerstwa Kolei, nie powinny stwarzać takiej sytuacji prawnej, która pokrywałaby niedomagania organizacyjne lub opieszałość służby kolejowej na linii.

W związku z okresem przewozów wczesnych jarzyn i owoców „miękkich“, a także poważnych ilości jaj i innych artykułów łatwo ulegających zepsuciu przepisy kolejowe dotyczące terminowej dostawy, a zwłaszcza dopuszczalnych postojów na stacjach węzłowych, powinny być czym prędzej zmienione w kierunku zmobilizowania zarówno służby ruchu, jak i innych służb PKP do usprawnienia i przyspieszenia przewozów artykułów spożywczych, a szczególnie łatwo ulegających zepsuciu. Dodać należy, że nieregularność i opóźnianie wagonowych przewozów artykułów spożywczych jest jedną z bezpośrednich przyczyn przestojów wagonów pod wyładunkiem.

Niektóre Centralne Zarządy posługują się opracowanymi „Planami ładowania i terminowego przewozu“ również przy przewozach krajowych, przy czym, nadawca ma obowiązek awizowania odbiorcy numeru pociągu i planowej godziny odejścia pociągu. Na tej podstawie odbiorca ma możliwość przygotowania środków transportu drogowego i ekipy wyładunkowej, stosownie do planowego terminu przybycia wagonów.

Niestety, niewykonanie planu przez kolej doprowadza do tego, że przygotowane środki przewozowe, często wynajmowane, personel wyładunkowy, a także ma-

Biuletyn
Główny

gazynowy oczekują na próżno na spóźniony transport. Koszty z tego tytułu znacznie przekraczają wysokość ew. kar za przetrzymywanie wagonów.

Nie można odmówić pewnej dozy słuszności tym kierownikom placówek gospodarczych, którzy twierdzą, że mniejszą stratą dla gospodarki narodowej jest opłacanie kar za przetrzymywanie wagonów, niż strata wielu roboczogodzin pracowników i wozogodzin środków przewozowych oczekujących na przybycie wagonów; — że kilkugodzinne opóźnienia w wyładowaniu wagonów z winy odbiorcy mają niewielkie znaczenie w porów-

naniu z przetrzymywaniem wagonów na stacjach po 24 i więcej godzin.

Postulaty klientów kolei, jeśli chodzi o szybkość przewozu, pokrywają się całkowicie z dążeniami PKP, jednakże właśnie ze strony kolei niedomaga wykonawstwo.

Przyspieszenie przewozów uczyniłoby zadość wymaganiom zainteresowanych Centralnych Zarządów, a głównie konsumentów artykułów spożywczych, jak również zwiększyłoby potencjał przewozowy taboru kolejowego, a co to przecież chodzi.

L. KUROWSKI (Warszawa)

W sprawie operatywnego planowania przewozu ładunków w przemyśle

Redakcja otrzymała od Departamentu Komunikacji i Łączności PKPG wyjaśnienie w sprawach, poruszanych w artykule ob. J. Anackiego, zamieszczonym w nr 1/55 „Transportu”. Wyjaśnienie to in extenso podajemy niżej.

Ob. Jerzy Anacki w swoim artykule pt. „Uwagi o operatywnym planowaniu przewozu ładunków w przemyśle”, opublikowanym w nr 1/55 „Transportu”, porusza ważne problemy z zakresu operatywnego planowania przewozów, które powinny być brane pod uwagę przez jednostki sporządzające plany przewozowe.

Autor słusznie zwraca uwagę, że poważnym niedociągnięciem przy opracowywaniu planów przewozowych jest słabe zainteresowanie się zagadnieniem transportu kierownictw poszczególnych przedsiębiorstw i zakładów oraz komórek organizacyjnych, które mają wpływ na wykonywanie planu, a więc winny brać udział w planowaniu przewozu ładunków.

Należy stwierdzić, że do chwili obecnej zagadnienie transportu nie znalazło właściwego zrozumienia w wielu przedsiębiorstwach i nie przywiązuje się do niego dostatecznej uwagi.

Bardzo źle, że odpowiednie czynniki na szczeblu centralnym nie uregulowały dotychczas tego zagadnienia. Sprawa ta wymaga niezwłocznego uregulowania przez właściwy instruktaż w terenie oraz wydanie zarządzeń zabezpieczających wykonanie postanowień instrukcji.

Jest rzeczą dowiedzoną, że dobra organizacja i dobre wykorzystanie transportu własnego oraz racjonalny podział przewozów na właściwe rodzaje transportu dają gwarancję należytego zaspokojenia potrzeb przewozowych w zakresie zaopatrzenia produkcji i zbytu gotowych produktów, wykonania zadań planowych przedsiębiorstwa oraz zapewniają w znacznej mierze możliwość uzyskania obniżki kosztów własnych. Dlatego kierownictwo przedsiębiorstwa oraz poszczególne komórki organizacyjne tego przedsiębiorstwa winny zwrócić wiele uwagi na sprawę transportu.

Ze strony PKPG wyjądz zarządzenia do tych resortów gospodarczych, w których współpraca poszczególnych komórek organizacyjnych, mających wpływ na planowanie i wykonywanie planów przewozowych, nie jest należycie postawiona. Nieskoordynowanie i nieprzestrzeganie terminów przekazywania danych, które służą za podstawę opracowania planów przewozowych, stanowią poważną trudność dla służb transportowych. Brak danych odnośnie wielkości produkcji i zaopatrzenia obrotu towarowego powoduje, jak słusznie zauważa autor, ustalanie ich przez komórke transportową na własną rękę, w wyniku czego plany stają się w wielu przypadkach planami nierealnymi. Pomimo tego, że każda jednostka gospodarcza może swój plan skorygować, zgłaszając zmiany do planu w terminie około 25 dni przed rozpoczęciem okresu, w którym ma nastąpić przewóz, na konferencjach w Ministerstwie Ko-

lei, w Wydziałach Komunikacji Drogowej Prezydium WRN lub Zarządach Kolei Wąskotorowych, to jednak jednostki zwierzchnie winny zwrócić na tę sprawę większą uwagę i starać się, aby wszelkiego rodzaju rozdzielniki, dyspozycje czy zlecenia docierały do podległych zakładów w terminie umożliwiającym opracowanie planu przewozowego. W przypadku nie otrzymania w terminie od jednostki zwierzchniej danych, służących za podstawę przy opracowywaniu planów przewozowych, należy korzystać z materiału ustalonego w NPG, względnie stosować metodę przybliżeń, a później plan ten odpowiednio korygować.

Natomiast uzasadnienia autora odnośnie błędów metodologicznych instrukcji nie znajdują potwierdzenia, gdyż polegają na pewnym niezrozumieniu postanowień instrukcji. Należy przypuszczać, że niewłaściwość w interpretowaniu instrukcji, stanowiącej załącznik do Zarządzenia Przewodniczącego PKPG nr 295 z dnia 12.10.1953 r. w sprawie operatywnego planowania przewozu ładunków, wynika stąd, że autor nie traktuje instrukcji, jako ramowej, a ujmuje jej postanowienia z punktu widzenia planowania przewozów w przemyśle, nie biorąc pod uwagę specyfiki planowania przewozów, która może występować np. w obrocie towarowym, czy budownictwie.

O ile w instrukcji jest mowa o wielkości produkcji, jako bazie wyjściowej do ustalenia wielkości przewozów, to należy również rozumieć przez to tzw. produkcję towarową. Wszelkie dane odnośnie produkcji, zbytu, zmniejszeń lub zwiększeń masy ładunkowej należy czerpać z odpowiednich komórek. A ponieważ ustalanie wielkości produkcji, jak również cała organizacja działalności przedsiębiorstwa znajduje odzwierciedlenie w jego komórce planowania, dlatego konieczny jest przy planowaniu przewozów udział tej komórki, jako koordynatora. I to właśnie przewiduje instrukcja w § 11 w następującym sformułowaniu:

„Plan przewozów opracowuje komórka transportowa przy ścisłej współpracy i współudziale komórek planowania i zaopatrzenia. Całość prac koordynuje komórka planowania, która na równi z komórką transportu jest odpowiedzialna za opracowanie planu przewozu ładunków pod względem merytorycznym i cyfrowym. W szczególności wzory ogólne planu przewozu ładunków (wzór nr 1) powinny być opracowane przez odpowiednie komórki branżowe danej jednostki gospodarczej lub przy ich udziale przez komórkę transportu, a skontrolowane przez komórkę planowania”.

Instrukcja w swoich postanowieniach podkreśla specjalnie obowiązek przekazywania komórce transportowej danych o wielkości zaopatrzenia. Chociaż bowiem odbiorca masy zaopatrzeniowej nie jest jej nadawcą, to jednak w wielu przypadkach musi zabezpieczyć jej przewóz. Występuje to wtedy przede wszystkim, jeśli zakład nie posiada własnej bocznicy kolejowej i dowozi masę zaopatrzeniową z kolei na składowisko, względnie odbiera ją z transportu rzeczniczego, albo jej odbiór następuje własnymi środkami przewozowymi od producenta.

Jak wynika z postanowienia § 11 instrukcji, nie ma w niej mowy o pominięciu udziału w planowaniu przewozów jakiejkolwiek zainteresowanej komórki przedsiębiorstwa. Nazwy komórek nie mogą być dokładnie określone, ponieważ w różnych gałęziach przemysłu lub innych działach gospodarki narodowej są to różne komórki. Np. produkcji, produkcji i zbytu, zbytu i transportu, zbytu określonej branży itp.

Niesłuszna jest również uwaga autora artykułu, przypisująca błąd metodologiczny instrukcji, ponieważ na formularzu (wzór nr 1) nie ma podziału kwartału na miesiące przy określaniu wielkości podstawowej, zmniejszeń lub zwiększeń. Zestawienie pomocnicze do planu (wzór nr 1) dla określenia wielkości masy, jaka będzie wymagała przewiezienia w danym kwartale, jest opracowywane przez jednostkę planującą przewozy.

Jest rzeczą oczywistą, że opracowanie takiego formularza wymaga znajomości wszelkich zmian zwiększeń lub zmniejszeń jakie będą dokonywane w poszczególnych miesiącach. Ponieważ formularz ten jest przesyłany tylko do jednostki nadrzędnej, która sprawdza zgodność danych produkcji podanej w okresie całego kwartału i ma możliwość dokonywania poprawek w poszczególnych miesiącach na podstawie oddzielnie w terminie późniejszym przesyłanych planów miesięcznych, wydaje się celowe nie podawanie tych danych na formularzu (wzór nr 1), gdyż byłby on zbyt rozbudowany, a tym samym mało przejrzysty. Podział przewozów w kwartale na poszczególne miesiące jest konieczny, ale tylko na tych formularzach, które przekazywane są przez jednostki planujące przewozy do jednostek transportowych, a to dlatego, że jednostki transportowe na tej podstawie ustalają swój plan techniczno-eksploatacyjny.

O ile dana jednostka uważa za konieczne stosowanie na formularzu (wzór nr 1) rozbić wielkości masy w ujęciu kwartalnym na poszczególne miesiące, może to uczynić, gdyż dowolność układu tego formularza przewiduje również instrukcja w § 13, w którym powiada:

„Instrukcja jest ramowa, każdy resort może instrukcję rozszerzyć i dostosować do swej specyfiki. Ulec zmianie nie mogą w żadnym przypadku: terminy, treść i układ formularzy, które składane są jednostkom transportowym oraz PKPG, za wyjątkiem formularzy ogólnych (1 i 2), które mogą być w inny, odrębny niż instrukcja, sposób ustalone. Muszą jednak istnieć wzory określające powiązanie działalności zasadniczej jednostki z planem przewozu ładunków.“

Wnioski, postawione przez autora, również nie mogą być uważane za słuszne.

1. Sprawa skoordynowania terminów została wyjaśniona we wstępie tej wypowiedzi.

2. Ponieważ instrukcja PKPG w § 11 zapewnia udział wszystkich komórek w opracowywaniu planu przewozów, wydaje się niecelowe, aby PKPG usiłowała w inny jeszcze sposób ten udział zapewnić.

3. Formularze, na których jest opracowany plan przewozów, są niezbędne i na obecnym etapie nie można ich uprościć. Zresztą autor swoją propozycją stara się raczej tę przejrzystość zmniejszyć, wnioskując, aby formularz (wzór nr 1) kwartalny był wypełniany z podziałem na miesiące.

4. Nakład instrukcji dokonany był w takiej ilości, że zapewniał doprowadzenie jej do wszystkich zainteresowanych. Opierał się on na zapotrzebowaniu poszczególnych ministerstw. O ile jaka jednostka nie otrzymała instrukcji, jest to wyłącznie wina jednostki nadrzędnej.

W podsumowaniu uwag w zakresie operatywnego planowania przewozu ładunków w przemyśle autor podaje bardzo istotne stwierdzenie, a mianowicie, że „usprawnienie prac planistycznych w zakresie przewozu ładunków w przemyśle zależy od wielu komórek i jednostek organizacyjnych, od ich współpracy i chęci współdziałania, od odpowiedniego wykorzystania posiadanych środków organizacyjnych“.

Stwierdzenie to należałoby uzupełnić, że nie tylko w przemyśle, ale również i w pozostałych działach gospodarki narodowej.

ZBIGNIEW PAJDOWSKI (Warszawa)

Utrzymanie właściwego stanu opakowania towarów w czasie transportu i manipulacji w portach

Uchwała Prezydium Rządu w sprawie podniesienia jakości eksportu mówi między innymi również o podniesieniu wyglądu estetycznego opakowań eksportowych. Na tym odcinku walki o jakość eksportu szczególnie ważne zadanie przypada do spełnienia pracownikom transportu i spedycji a mianowicie, utrzymanie opakowania w trakcie transportu, przeładunku i manipulacji, możliwe bez uszkodzeń i zabrudzeń. Staranne obchodzenie się z przesyłką pozwala na dościslenie jej w stanie nieuszkodzonym do odbiorcy zagranicznego, bez braków towarowych i dodatkowych napraw przy przeładunkach. Uniknięcie zabrudzeń pozwala na dościslenie przesyłki w stanie pierwotnym, estetycznym — „niewymęczonym“.

Coraz większa mechanizacja prac przeładunkowych sprzyja zmniejszeniu uszkodzeń opakowań. Natomiast często jeszcze przy przeładunkach niezmechanizowanych niezbyt staranne obchodzenie się z towarem powoduje uszkodzenia opakowań i ich zabrudzenia.

Źródła uszkodzeń opakowań towaru

Podczas szybkiego przeładunku nie zawsze w dostatecznym stopniu pamięta się o zachowaniu koniecznej staranności mając jedynie na względzie uzyskanie możliwie wysokiego zarobku. W związku z tym wskazane byłoby przy akordowaniu prac uwzględniać dodatkowo odpowiedni współczynnik za jakość pracy. Współczynnik ten mógłby być zależny np. od procen-

tu zniszczonego, uszkodzonego oraz zabrudzonego podczas przeładunku opakowania. Sprawa jest tym bardziej istotna, że opakowanie towaru i stan tego opakowania jest, jak ktoś trafnie określił, naszą wizytówką na rynku zagranicznym i niejednokrotnie zasadniczym czynnikiem powodzenia towaru. Dlatego też konsekwentnie i z uporem musimy walczyć o wypłnienie złych, bezmyślnych nawyków w transporcie i przy przeładunkach towarów. Skończyć np. należy z takim ułatwianiem sobie rozładunku jak zrzucanie skrzyń przy pomocy haków z dość znacznej wysokości na jakiejś są ułożone górne warstwy w wagonie, powodując przy tym poważne nawet uszkodzenia skrzyń, obniżające ich przydatność do dalszego transportu. Nie należy również dopuszczać do toczenia beczek, z którym w praktyce często można się spotykać, a które jest przyczyną niejednokrotnie silnego ich zabrudzenia oraz co ważniejsze, może w pewnych wypadkach (przy beczkach cięższego typu) doprowadzić do uszkodzeń.

Przy niektórych towarach duży wpływ na uszkodzenie opakowań, a nawet samego towaru ma nieprzestrzeganie przy magazynowaniu zasady ustawiania jednostek opakunkowych zgodnie z umieszczonymi na nich znakami instruktywnymi. Szczególnie ważne jest ustawianie skrzyń ze szkłem i porcelaną, zgodnie z odpowiednimi umownymi symbolami międzynarodowymi tj. znakami kielicha. Wadliwe ustawianie tego rodzaju towarów może je narażać na uszkodzenia, ponieważ obciążenia oblicza się dla właściwego ustawienia,

Inne zagadnienie stanowi złe, niechlujne oznakowanie skrzyń np. znaki kielicha umieszczane na tej samej jednostce opakunkowej w różnych kierunkach. Takie oznakowanie powoduje dezorientację i wpływa na obniżenie dbałości o właściwe ustawienie przy przeładunkach i magazynowaniu. Podobnie na obniżenie tej dbałości u pracowników magazynowych i przeładunkowych ma wpływ umieszczanie znaków na towarach zasadniczo nie wymagających specjalnej manipulacji i ustawienia.

Praktyka nakazuje niezwłocznie przystąpić do znormalizowania oznakowania instruktywnego dla towarów wymagających specjalnej uwagi przy przewożeniu i przeładunkach i odpowiedniego instruktażu pracowników, zakładów produkcyjnych, transportu i przeładunku. Pozwoli to uniknąć poważnych strat, jakie ciągle jeszcze mają miejsce w związku z niewłaściwym obchodzeniem się z towarami wymagającymi szczególnej opieki.

Często powodem uszkodzeń opakowań jest trudność manipulowania nimi, wypływająca ze zbyt dużych wymiarów i wagi mimo, że specyfika towaru nie wymaga podobnego opakowania. W takich przypadkach należy — w miarę możliwości stosować opakowania mniejsze, uwzględniając naturalnie inne, mające nań wpływ czynniki.

Przy przeładunkach towarów sypkich, pakowanych w worki papierowe, zwykle pewien procent worków ulega uszkodzeniom, spowodowanym zbyt energicznym rzucaniem ich na taczki. W takim wypadku worki niejednokrotnie ulega przebieciu o ostrą krawędź taczki. Stosowanie paletowania worków pozwala oprócz znacznej oszczędności na robociznie, obniżyć procent uszkodzeń i winno znaleźć jak najszerze zastosowanie. Stosując bowiem ten sposób oszczędzamy 50% pracy ręcznej eliminując ją całkowicie z dwóch ruchów przeładunkowych. Źródłem uszkodzeń wreszcie, bywają kontrole towarów w porcie, przy których otwiera się jednostki opakunkowe. Otwieranie odbywa się często przez przygodnych nieprzygotowanych odpowiednio pracowników oraz bez należytych narzędzi, co uniemożliwia otworzenie opakowania bez uszkodzenia. Zamykanie opakowań po pobraniu prób nie zawsze jest staranne. Aby zmienić ten stan rzeczy Zarządy Portów winny stworzyć odpowiednio przeszkoloną i zaopatrzoną kadrę pracowników, których można by zatrudniać przy otwieraniu jednostek opakunkowych wszelkiego rodzaju.

O zachowanie czystości opakowań

Jak już poprzednio wspominałem, ważny jest nie tylko stan techniczny opakowania ale również jego wygląd zewnętrzny, jego strona estetyczna. Niestety do zagadnienia tego podchodzi się jak dotąd z małym zrozumieniem. Podczas transportu i manipulacji często spotykamy się z niezwracaniem uwagi na zachowanie czystości opakowania. Środki transportu, którymi to-

war się przewozi, a więc: wagony kolejowe, samochody, barki, wózki i inne są nieoczyszczone, brudne i powodują zabrudzenia czystych opakowań. Spotykamy się z wypadkami, że np. bekon usiłowano przewozić platformami po przewożeniu węgla i cegły (port gdyński).

Transport drobnicy, a zwłaszcza kolejowy, z reguły ujemnie wpływa na stan opakowania. Opakowanie bywa zabrudzone przez przesyłki towarzyszące. PKP winno się uczyć od sztauerów portowych takiego ustawiania towarów w wagonach, aby towary brudzące były odseparowane od towarów czystych. Na przykład dwukrotnym powodem zatrzymania towaru było pobrudzenie krwią, okazało się, że towar eksportowy był przewożony razem ze świeżo bitą dziczyzną; jedna partia uległa zupełnej dyskwalifikacji.

Podobnie jeszcze większy procent opakowań w transporcie drobnicowym ulega zabrudzeniom podczas przeładunku i manipulacji, na brudnych rampach i w brudnych magazynach.

Również często opakowanie ulega zabrudzeniu podczas manipulacji w magazynach portowych i podczas przeładunku na statek (dużą partię towaru trzeba było przerabiać niedawno w porcie gdyńskim na skutek zabrudzenia sadzą w magazynie). Zdarza się, że pracownicy wchodzą na stosy towaru w brudnych, zabłoconych butach zostawiając ślady. Zdarza się, że do przeładunku używa się brudnych plandek. Często z tych powodów powstają poważne trudności. Towar wyłącznie z powyższych powodów zostaje zatrzymany przez kontrolę CIS i musi być poddany czyszczeniu, a nawet wymianie opakowania. Powyższy stan rzeczy zmusił Zakłady do stosowania opakowań ochronnych, których jednak nie można stosować we wszystkich wypadkach. Poza tym, co jest najbardziej istotne podraża to koszt opakowań, nie mówiąc już o tym, że sprzeciwia się oszczędności materiałów opakunkowych.

Dochodzimy do wniosku, że staranne obchodzenie się z towarem podczas transportu i manipulacji jest najlepszym jego zabezpieczeniem, lepszym niż stosowanie dodatkowego opakowania transportowego i tym podobnych kosztownych środków.

Zagadnienie to posiada dodatkowy, tym nie mniej bardzo ważny aspekt. Obawa przed niestarym obchodzeniem się z towarem dyktuje niejednokrotnie zastosowanie zbyt mocnych opakowań transportowych, z którą to tendencją mamy możliwość niejednokrotnie się spotykać. Pewność starannego obchodzenia się z towarem podczas transportu i przeładunków pozwoli w wielu wypadkach przejść od opakowania cięższego, masywniejszego (naturalnie droższego) na opakowanie lżejsze, tańsze co w efekcie przyniesie Gospodarce Narodowej duże oszczędności materiałowe i finansowe. Dlatego wszyscy pracownicy przygotowujący towar do transportu, pracownicy przeładunkowi i dokonujący manipulacji powinni dołożyć wszelkich starań, aby opakowania przechodzące przez ich ręce wyglądały tak samo w chwili załadunku na statek, jak wyglądały w chwili wysyłki z zakładu produkcyjnego.

Od naszych korespondentów

BŁĄD, KTÓRY TRZEBA SPROSTOWAĆ

W roku 1954 ukazał się, nakładem Wydawnictw Prawniczych, zbiór „Przepisów o gospodarowaniu, eksploatacji i ruchu pojazdów samochodowych”. Do tytułu tego, niewątpliwie bardzo pożytecznego i rozchwytanego szybko przez transportowców, dla których stanowi on nieodzowne narzędzie pracy — nie dołączono, jak się normalnie praktykuje, wykazu zauważonych w druku błędów („errata”). Wydawaćby się mogło, że wszystkie błędy zostały usunięte przed oddaniem zbioru do druku. A jednak...

Na stronie 988 podano wzór dla obliczenia rzeczywistej uzyskanej oszczędności ogumienia, dla każdej opony oddzielnie. Wzór ten ma postać następującą:

$$\text{Oszczędność} = \frac{(P-N)}{N} \cdot (C-Kn) \cdot 1,25$$

przy czym mnożnik „1,25” zastosowano wskutek postanowienia § 2 zarządzenia Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego nr 7 z dnia 5 stycznia 1953 r. w sprawie sposobu przeliczenia dotychczasowych zasadniczych stawek płac i innych składników wynagrodzeń pracowników samochodowych zatrudnionych w jed-

*) Pomijamy wyjaśnienie poszczególnych symboli, które czytelnik znajdzie w „Przepisach”.

nostkach gospodarki społecznej. Wprowadzenie tego mnożnika stoi w związku z podwyższeniem premii o 25 proc., wynikającym z ustawy z dnia 3 stycznia 1953 r. o regulacji cen.

Autor ma przed sobą dwa identyczne egzemplarze tych samych „Przepisów”. W obu tych egzemplarzach, wzór zamieszczony na str. 988, ma różną postać. Mianowicie w jednym z egzemplarzy wyrażenie „1,25” zastosowane zostało nie jako mnożnik, lecz jako dzielnik, wobec czego odnośny wzór przybrał w tym ostatnim egzemplarzu następującą postać:

$$\text{Oszczędność} = \frac{(P-N)}{N} \cdot (C-Kn) : 1,25$$

Niewiadomo ile błędów popełnili już transportowcy przy obliczaniu premii, od chwili ukazania się „Przepisów” zawierających błędny wzór i na ile złotych skrzywdzili oni zainteresowanych kierowców. Niewiadomo również w ilu egzemplarzach „Przepisów” błąd ten figuruje.

Stwierdzić w każdym razie należy, że stosując we wzorze na oszczędność ogumienia cyfrę „1,25” jako dzielnik, zamiast stosować ją jako mnożnik, skrzywdzimy kierowcę o 56%, czyli że powinien on otrzymać o 56% więcej, niż mu według tego wzoru obliczono. To jest poważna różnica.

Powyższy błąd stwierdzony został przeze mnie przy kontrolowaniu w dwóch Sekcjach Transportowych premii za oszczędność ogumienia, obliczonych na podstawie tych samych „Przepisów o gospodarowaniu, eksploatacji i ruchu pojazdów samochodowych” wydanych przez Wydawnictwo Prawnicze w 1954 r.

Charakterystyczne jest również, że żaden z kierowców, którzy otrzymali premię według niższej stawki, nie zgłosił reklamacji, ponieważ żaden z nich nie interesował się sposobem obliczania premii za oszczędność ogumienia i nie znał go. Dopiero wykrycie błędu drukarskiego pozwoliło na wyrównanie niedopłaconej premii.

Jest możliwe, że podobne wypadki zdarzyły się i w innych komórkach transportowych posługujących się wyżej wspomnianymi „Przepisami”. Drukowane słowo jest bardzo sugestywne i można przypuszczać, że wielu pracowników transportowych zastosowało mechanicznie błędnie wydrukowany wzór, nie analizując go bliżej.

Kierowcom, których ten błąd mógł skrzywdzić, pragniemy dopomóc niniejszą notatką do odzyskania należnych im, a niedopłaconych kwot premiiowych.

Upomnijcie się Koledzy, jeśli... czytacie „Transport”.

Koresp. T. Borysiewicz (Gdańsk)

DZIAŁ INFORMACYJNY*)

SZKOLENIE PRACOWNIKÓW BOCZNIC KOLEJOWYCH

W Biuletynie Ministerstwa Kolei Nr 8 pod poz. 146 opublikowany został okólnik Ministerstwa Kolei Nr KR/1/55 z dnia 3 marca 1955 r. w sprawie szkolenia pracowników bocznic.

Stosownie do wyjaśnień w okólniku Ministerstwa Kolei, personel zatrudniony na wszystkich bocznicach i torach przemysłowych, którego czynności związane są bezpośrednio z ruchem taboru na bocznicach, należy szkolić i egzaminować bez względu na to, czy bocznicą obsługiwana jest siłnikiem PKP czy zarządu bocznic. Przy szkoleniu należy stosować, do czasu odmiennego uregulowania, programy zawarte w § 18 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 5 września 1946 r. (Dz. T. i Z. K. Nr 11, poz. 81) odpowiednio zaktualizowane oraz ramowy program pouczeń okresowych (instruktażowych) na rok 1955 dla pracowników bocznic i przedsiębiorstw społecznych, nie będących pod zarządem PKP, który przesłany został wszystkim DOKP. W przypadku zatrudniania na bocznicach pracowników na stanowiskach bezpośrednio związanych z ruchem i eksploatacją bocznic, które nie zostały wymienione w § 2 ust. 2 powyższego rozporządzenia, a dla których to stanowisk obowiązuje w służbie PKP szkolenie i egzaminowanie, należy pracowników tych również szkolić i egzaminować według programów PKP, dostosowanych do wykonywanych przez nich czynności.

Należy również szkolić brygadzystów, pod nadzorem których odbywają się manewry, gdy przetwarzanie wagonów jest dokonywane siłą zwierzęcą lub ludzką. Robotników zajętych przy naładunku i wyładunku wagonów, oraz przetwarzających na terenie własnej bocznic wagonów ręcznie, pod nadzorem brygadzysty, nie obowiązują szkolenie i składanie egzaminów. Szkolenie i egzamin brygadzystów przeprowadza się według programu obowiązującego dla ustawiacza, z zakresu zagadnień dotyczących zarówno manewrowania siłą ludzką jak i parowozem, względnie innymi silnikami (za wyjątkiem pracy górki rozrządowej, zestawiania i rozrządzania pociągów).

Każdy pracownik zgłoszony do egzaminu przez zarząd przedsiębiorstwa (bocznicę) powinien być uprzednio zbzdany przez lekarza rejonowego PKP stosownie do „Przepisów o badaniach lekarskich na PKP” Nr S1, czy odpowiada warunkom wymagany dla danego stanowiska.

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

Powyższe wytyczne odnośnie szkolenia i egzaminowania pracowników transportu kolejowego nie dotyczą Huty im. Lenina, gdzie obowiązują odrębne przepisy.

A. G.

ZATRUDNIANIE ABSOLWENTÓW SZKÓŁ MIN. KOLEI

Minister Kolei zarządzeniem z dnia 12 marca br., opublikowanym w Monitorze Polskim Nr 27 pod poz. 270, ustalił wykaz średnich szkół zawodowych II stopnia, podległych resortowi Kolei, których absolwenci podlegają w 1955 r. przepisom ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o planowym zatrudnianiu absolwentów średnich szkół zawodowych oraz szkół wyższych. W wykazie, stanowiącym załącznik do omawianego zarządzenia, wymienione zostały następujące szkoły podległe Ministrowi Kolei, których absolwenci w 1955 r. będą planowo zatrudniani:

1) Technika Kolejowe Ministerstwa Kolei w Bydgoszczy, Nowym Sączu, Olsztynie, Poznaniu, Ostrowiu Wlkp., Warszawie i Wrocławiu.

2) Technikum Ekonomiczno-Kolejowe Ministerstwa Kolei w Krakowie.

K. K.

POWOŁANIE MINISTERSTWA PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO

W Dzienniku Ustaw nr 17 z dnia 22 kwietnia 1955 r. ukazał się dekret z dnia 16 kwietnia 1955 r. o utworzeniu urzędu Ministra Przemysłu Motoryzacyjnego. Do zakresu działania nowego urzędu należą sprawy przemysłu motoryzacyjnego, optycznego i wyrobów precyzyjnych. Szczegółowe określenie właściwości Ministra Przemysłu Motoryzacyjnego, jak również wskazanie przedsiębiorstw i instytucji, które będą mu podlegały, nastąpi w drodze rozporządzenia Rady Ministrów.

Z. L.

DODATKOWE UPRAWNIENIE INSPEKCJI GOSPODARKI SAMOCHODOWEJ

W Monitorze Polskim Nr 32 ukazało się zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 30 marca 1955 r., zmieniające zarządzenie z dnia 17 stycznia 1952 r. w sprawie zatwierdzenia wzoru legitymacji, uprawniającej do inspekcji gospodarki samochodowej i kontroli ruchu drogowego. Zarządzeniem skreślone zostały we wzorze le-

gitymacji słowa: „z wyjątkiem samochodów osobowych“, a przez to osoby, przeprowadzające kontrolę ruchu drogowych pojazdów w zakresie celowości jazdy, uprawnione są do kontrolowania celowości jazdy również samochodami osobowymi.

Zmiana wzoru legitymacji pozostaje w ścisłym związku z przepisami opublikowanego ostatnio w Monitorze Polskim Nr 19 zarządzenia Nr 44 Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 lutego 1955 r. w sprawie zasad używania samochodów osobowych jednostek organizacyjnych administracji państwowej, gospodarki społecznej i organizacji społecznych oraz kontroli ich stosowania.

J. B.

PRAKTYKA DLA KIEROWCÓW ZAWODOWYCH

Sprawę praktyki kandydatów na kierowców zawodowych unormowały ostatnio dwa akty normatywne. Zasadnicze wytyczne szkolenia kandydatów na kierowców zawodowych ustaliła uchwała Prezydium Rządu z dnia 26 listopada 1954 r. (Mon. Pol. nr 119), omówiona przez nas w numerze lutym „Transportu“ z br. Szczegółowy zakres i warunki odbywania tej praktyki określiło — w rozwinięciu wytycznych uchwały — zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 29 marca 1955 r. (Mon. Pol. nr 33), o którym niżej piszemy. Zgodnie z tymi przepisami w czasie 3-miesięcznej praktyki, którą kandydat na kierowcę odbywa w upośledzonym przedsiębiorstwie, zakładzie lub instytucji obowiązany jest:

1) przejechać co najmniej 2 000 km na samochodzie ciężarowym o ładowności od 2,5 tony wzwyż, prowadząc ten samochód pod nadzorem doświadczonego kierowcy, posiadającego w zasadzie pozwolenie kategorii I na prowadzenie pojazdów mechanicznych, a tylko wyjątkowo — w przypadkach określonych w § 3 ust. 1 zarządzenia — pod nadzorem kierowcy, posiadającego pozwolenie kategorii II;

2) przeprowadzać obsługę powierzonego mu samochodu w zakresie przewidzianym dla kierowcy.

W trosce o przebieg praktyki i właściwe jej wyniki, zarządzenie nakłada na kierowcę szkolącego praktykanta szereg obowiązków: w szczególności kierowca powinien otoczyć praktykanta troskliwą opieką, umożliwić mu przejechanie co najmniej 2 000 km, przekazać praktykantowi posiadane doświadczenie w zakresie eksploatacji, techniki prowadzenia i obsługi samochodu oraz postawą swoją i zachowaniem świecić praktykantom przykładem.

Tak pomyślana i przeprowadzona praktyka ma na celu:

1) przygotowanie praktykanta do samodzielnego prowadzenia samochodu ciężarowego w różnych warunkach atmosferycznych i drogowych w sposób, odpowiadający przepisom o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych; 2) wdrożenie praktykanta do systematycznego przeprowadzania obsługi powierzonego mu sprzętu w zakresie przewidzianym dla kierowcy zawodowego; 3) wdrożenie praktykanta do walki o wykonanie planów, o oszczędność materiałów i obniżenie kosztów własnych; 4) wpojenie praktykantowi zasad socjalistycznej dyscypliny pracy i socjalistycznego stosunku do powierzonego mu sprzętu.

W przypadku niedostatecznego wyniku praktyki lub nieotrzymania przez praktykanta pozwolenia kategorii III na prowadzenie pojazdów mechanicznych z powodu ujemnego wyniku egzaminu z umiejętności i prowadzenia samochodu, zakład pracy, w którym praktykant odbywał praktykę, obowiązany jest przyjąć go na jednomiesięczną powtórna praktykę. W czasie tej praktyki należy położyć szczególny nacisk na niedostatecznie opanowany przez praktykanta zakres pracy. W całym okresie trwania praktyki praktykant obowiązany jest prowadzić **książkę praktykanta**, w której dokonuje codziennych zapisów z wykonanej pracy. Kierowca szkolący praktykanta potwierdza zgodność zapisów ze stanem faktycznym. Praktykant w czasie zasadniczej 3-miesięcznej praktyki otrzymuje wynagrodzenie ryczałtowe po 300 zł miesięcznie, które wypłaca mu ośrodek szkolenia zawodowego kierowców Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego. W razie wyjazdu praktykanta poza obręb stałego miejsca pracy w związku z odbywaniem praktyki (czasowa delegacja), zakład pracy w którym praktykant odbywa praktykę, wypłaca mu diety na ogólnych zasadach. Kierowca szkolący praktykanta

jest wynagradzany. Otrzymuje on mianowicie po ukończeniu praktyki przez praktykanta wynagrodzenie w wysokości 200 zł, a po otrzymaniu przez praktykanta pozwolenia kategorii III na prowadzenie pojazdów mechanicznych premię w wysokości 175 złotych. Jeżeli praktykanta szkolilo dwóch lub więcej kierowców, każdemu z nich wypłaca się wynagrodzenie łącznie z premią proporcjonalnie do okresu szkolenia praktykanta, przy czym łączna suma wynagrodzenia i premii nie może przekraczać 375 złotych.

Praktykanci w okresie praktyki są ubezpieczeni od nieszcześliwych wypadków przez ośrodki szkolenia zawodowego kierowców Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego, w których odbywali szkolenie.

J. B.

PRZEKAZANIE UPRAWNIEN DO WYDAWANIA PRZEPISÓW W ZAKRESIE ŻUŻYCIA OGUMIENIA SAMOCHODOWEGO

W myśl dekretu z dnia 29 października 1952 r. o gospodarowaniu artykułami obrotu towarowego i zaopatrzenia, upoważnionym do wydawania przepisów o gospodarowaniu artykułami bilansowanymi centralnie lub w przypadku, gdy przepisy te dotyczą jednostek podległych różnym ministrom lub też osób nie będących jednostkami gospodarki społecznej, jest Przewodniczący PKPG. Przepisy o gospodarowaniu artykułami zgodnie z w. w. dekretem normują m. in. zagadnienie norm zużycia. W. w. dekret upoważnia również Przewodniczącego PKPG do przekazania uprawnień do wydawania przepisów o gospodarowaniu artykułami właściwemu ministrowi.

Obecnie na podstawie postanowień w. w. dekretu zostało wydane zarządzenie Przewodniczącego PKPG z dnia 15 marca 1955 r. w sprawie przekazania uprawnień do wydawania przepisów o normowaniu zużycia ogumienia samochodowego (Monitor Polski Nr 27 z dnia 29 marca 1955 r. poz. 264). Zarządzenie to przekazuje Ministrowi Transportu Drogowego i Lotniczego uprawnienia Przewodniczącego PKPG do wydawania przepisów o normowaniu zużycia ogumienia samochodowego. Omawiane zarządzenie ustala, że przepisy w zakresie norm zużycia ogumienia samochodowego wydawane będą przez Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego w porozumieniu z Przewodniczącym PKPG.

W. M.

PREMIOWANIE KIEROWCÓW ZA OSZCZĘDNOŚĆ OGUMIENIA

Zarządzeniem Ministrów: Budownictwa Przemysłowego oraz Budownictwa Miast i Osiedli z dnia 15 marca 1955 r. w sprawie premiowania kierowców pojazdów samochodowych i ich pomocników za oszczędność ogumienia (Biuletyn Min. Bud. Przem. nr 7, poz. 41) wprowadzone zostało w stosunku do tych pracowników zatrudnionych w przedsiębiorstwach, należących do resortu budownictwa przemysłowego oraz do resortu budownictwa miast i osiedli, a objętych układem zbiorowym pracy w budownictwie, premiowanie za oszczędność ogumienia pojazdów samochodowych.

Przynawanie premii kierowcom i ich pracownikom, zatrudnionym w przedsiębiorstwach tych resortów, następuje na zasadach przewidzianych przepisami, zawartymi w rozdziale VIII lit B regulaminu płac pracowników samochodowych, stanowiącego załącznik do zarządzenia Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego z dnia 7 maja 1952 r. w sprawie regulaminu płac kierowców pojazdów mechanicznych, ich pracowników, warsztatowców i innych pracowników samochodowych zatrudnionych w jednostkach gospodarki społecznej (Monitor Polski Nr A-46, poz. 642).

Do wspomnianych kierowców i ich pracowników nie stosowały się dotychczas przepisy o premiowaniu oszczędności ogumienia z uwagi na to, że układ zbiorowy pracy w budownictwie nie przewidywał premii tego rodzaju. Obecnie omawiane zarządzenie obydwu ministrów, wydane w porozumieniu z Zarządem Głównym Związku Zawodowego Pracowników Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych, wyjątek powyższy likwiduje. Zarządzenie posiada moc obowiązującą od dnia 1 stycznia 1955 r.

Z. L.

WYJAŚNIENIE DO TARYFY TOWAROWEJ PRZEWÓZÓW KONNYCH

W dotychczasowej praktyce stosowania postanowień taryfy towarowej przewozów konnych, ustalonej uchwałą Nr 598 Rady Ministrów z dnia 28 sierpnia 1954 r. (Mon. Pol. nr 89 poz. 992), wyłaniały się pewne trudności w związku z tym i celem właściwego stosowania postanowień omawianej taryfy, Minister Transportu Drogowego i Lotniczego oraz Prezes Państwowej Komisji Cen wydali okólnik z dnia 14 kwietnia 1955 r. w sprawie stosowania taryfy towarowej przewozów konnych, ogłoszony w Monitorze Polskim Nr 36 z 1955 r., który wyjaśnił istniejące wątpliwości.

Wyjaśnienia te dotyczą: opłat taryfowych obliczanych według stawki, ustalonej za 1 metr bieżący pojazdu (§ 1 ust. 2, § 5 taryfy), wagi ładunku, stanowiącej podstawę do obliczania należności przewozowej (§ 1 ust. 3 taryfy), opłat obliczanych w zależności od czasu wynajętego pojazdu konnego (§ 4 ust. 1 taryfy), opłat za czynności ładunkowe, wykonywane przez woźnicę (§ 4 ust. 2 taryfy), dopłat, przewidzianych za pianina i fortepiany przy przewozach ich w ramach przeprowadzek (§ 5 pkt. 4 i 5 taryfy), stosowania podwyżki opłat przy usługach związanych z rozładunkiem wagonów kolejowych (§ 6 taryfy), stosowania (zryczałtowania) opłat za przewóz opału (zał. Nr 1 lit. a), h), i i) taryfy), ustalania ilości godzin potrzebnych na poszczególne czynności przy przewozie sztuk ciężkich o wadze ponad 500 kg w jednej sztuce (zał. Nr 1 lit. c) taryfy), opłat za przewóz ziemi przy budowie dróg, dopłat za wywóz ziemi z wykopów poniżej zwierciadła wody gruntowej, opłat przy przewozie piasku i wyładunku z pojazdu konnego itp.

J. B.

WYSOKOŚĆ DIET KIEROWCÓW PKS W CZASIE PODRÓŻY SŁUŻBOWEJ

W związku z zapytaniem terenu — Centralny Zarząd PKS skierował do podległych jednostek wyjaśnienie, iż — zgodnie z pismem Ministerstwa Finansów z dnia 28.X.1953 r. — przepis § 18 rozporządzenia Rady Ministrów (Dz. Ustaw nr 38 poz. 279 z 1948 roku) ma zastosowanie wyłącznie do delegacji służbowych (odkomenderowania), tj. takiego przydzielenia pracownika z danej Ekspozytury (A) do innej Ekspozytury (B), w czasie którego delegowany pracownik pozostaje w zależności osobowej, czyli pozostaje na stanie ekspozytury A, gdzie otrzymuje pobory i należności za delegację, natomiast zmienia zależność rzeczową, czyli pracownik ekspozytury A przechodzi do całkowitej dyspozycji ekspozytury B. Ta ekspozytura przydziela mu pracę: dysponuje nim jak swoim pracownikiem. Diety takiego pracownika podlegają zmniejszeniu o 30% i 40% — zgodnie z § 18.

Przepis powyższy nie dotyczy pracowników znajdujących się w podróży służbowej. Według wyjaśnienia — przez podróż służbową należy rozumieć: a) wyjazd np. pracownika zaopatrzenia tak ekspozytury, jak i okręgu po zakupy do innych miejscowości; b) wyjazd pracownika z ekspozytury do okręgu lub odwrotnie; c) wyjazd kierowcy z samochodem dla wykonywania przewozów, np. mleka z okolicy do mleczarni, znajdującej się poza siedzibą ekspozytury macierzystej danego kierowcy, przy czym praca taka może trwać nawet kilka tygodni; d) wyjazd kierowców samochodów wraz z dyspozytorem i innymi pracownikami dla wykonywania jakiejś akcji np. do Hrubieszowa (przewozy ziemniaków względnie buraków).

Bez względu na czas trwania podróży służbowej diety nie podlegają zmniejszeniu.

A. L.

ZATRUDNIENIE ABSOLWENTÓW SZKÓŁ RESORTU TRANSPORTU DROGOWEGO I LOTNICZEGO

W Monitorze Polskim Nr 29 ukazało się zarządzenie z dnia 17 marca 1955 r., ustalające wykaz szkół zawodowych II stopnia, podległych Ministrowi Transportu Drogowego i Lotniczego, których absolwenci podlegają w 1955 r. przepisom ustawy o planowym zatrudnieniu absolwentów średnich szkół zawodowych oraz szkół wyższych.

Są to następujące szkoły: 1) Technika Drogowa w: Białymstoku, Gliwicach (wygasające), Jarosławiu, Lublinie, Łodzi (wygasające), Poznaniu, Radomiu, Szczecinie i Toruniu. 2) Technika Samochodowa w: Kaliszu, Olsztynie i Warszawie.

J. B.

ZOBOWIĄZANIA FINANSOWE OD PRZYCHODÓW Z TYTUŁU FURMAŃSTWA

W Dzienniku Ustaw Nr 9 pod pozycjami 53, 59 i 62 ukazały się trzy akty normatywne, normujące regulowanie przez podatników podatku gruntowego, należności z przychodów osiągniętych z czynności furmaństwa, tj. usług wykonywanych transportem konnym na rzecz gospodarki uspołecznionej.

Podstawą do wydania przez Ministra Finansów rozporządzenia wykonawczego były: dekret z dnia 18. 2. 55 r. o zmianie dekretu o podatku gruntowym oraz rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18. 2. 1955 r. w sprawie stawki podatku gruntowego od przychodów, osiągniętych z czynności furmaństwa, dla celów wymiaru podatku gruntowego za 1955 r. W wymienionym rozporządzeniu Rady Ministrów ustala się stałą stawkę podatku gruntowego od przychodów osiągniętych przez podatników podatku gruntowego z czynności furmaństwa wykonywanego osobiście, albo z udziałem członków najbliższej rodziny, w wysokości 12% podstawy opodatkowania, ustalonej z tych czynności.

Najbardziej dla nas interesujące są postanowienia wykonawczego rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 18 lutego br. w sprawie obowiązku uiszczenia przedpłat na podatek gruntowy przez płatników podatku gruntowego, osiągających przychody z furmaństwa.

Na podstawie powyższego rozporządzenia podatnicy podatku gruntowego, wykonujący osobiście lub z udziałem członków najbliższej rodziny czynności furmaństwa na rzecz organów władzy i administracji państwowej, zakładów i instytucji państwowych oraz podmiotów gospodarki uspołecznionej, a więc i przedsiębiorstw, obowiązani są do wpłacania przedpłat na podatek gruntowy.

Podkreślamy, iż jak wynika z rozporządzenia do obliczania i pobierania przedpłat obowiązani są jako płatnicy — zleceniodawcy korzystający z usług przewoźników konnych, obciążonych przedpłatami na podatek gruntowy z przychodów furmaństwa, a więc jak wyżej podaliśmy m. in. wszystkie zakłady, instytucje i przedsiębiorstwa państwowe. Jednostki gospodarki uspołecznionej, korzystające z wymienionych przewozów konnych, obowiązane są przy każdorazowej wypłacie z tytułu lub na poczet należności za czynności furmaństwa obliczać i pobierać przedpłaty w wysokości 12% od sumy każdorazowo wpłacanej za te przewozy.

Obowiązek wpłacania przedpłat na podatek gruntowy nie dotyczy natomiast przychodów osiągniętych z wywozu drewna i użytków nieдрzewnych z lasów państwowych, wykonywanego osobiście lub z udziałem członków najbliższej rodziny oraz z dorywczych czynności furmaństwa, wykonywanych na zlecenie prezydiów rad narodowych.

Płatnicy, a więc jednostki gospodarki uspołecznionej, obowiązani są do prowadzenia ewidencji pobranych przedpłat oraz do składania prezydium rady narodowej przy wpłacaniu przedpłat wykazów, uwiadczniając w nich osobę podatnika oraz wysokość przedpłat i podstawę ich obliczania.

Rozporządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia z mocą od dnia 1 stycznia br.

K. K.

NOWE TARYFY OPŁAT ZA USŁUGI ŚWIADCZONE W PORTACH MORSKICH

Z dniem 1 kwietnia br. wprowadzone zostały w życie zarządzeniem Min. Żeglugi nowe taryfy opłat za usługi świadczone w portach morskich na rzecz statków (jednostek) żeglugi przybrzeżnej, portowej i śródlądowej, z których jedna dotyczy płatników krajowych, a druga zagranicznych.

Każda z tych taryf składa się z 2 zasadniczych części. Część pierwsza, stanowiąca właściwą taryfę, określa usługi świadczone przez zarząd portu i ich cenę (stawki opłat), druga natomiast zawiera przepisy wykonawcze do taryfy.

1. Taryfa właściwa dla płatników krajowych klasyfikuje usługi na następujące ich kategorie: a) usługi statkowe, b) usługi holownicze, c) usługi cumownicze oraz d) usługi gospodarcze.

a) Z tytułu usług statkowych mogą być pobierane: opłaty tonażowe roczne lub jednorazowe — za wejście, wyjście statku i zajęcie nabrzeża w porcie (a w małych portach

również pilotaż); opłaty postojowe — za pobyt w porcie w okresie dłuższym niż 1 miesiąc; opłaty pilotowe — za wprowadzenie i wyprowadzenie jednostki, ustalone w różnej wysokości dla Gdyni, Gdańska i Szczecina; opłaty pasażerskie — roczne lub jednorazowe, pobierane od ilości pasażerów dopuszczonej do przewozu.

b) Podstawą wymiaru opłat za wynajem holownika jest jego moc w KM, a określone są one za 1 godzinę pracy;

c) Usługi cumownicze obejmują przycumowanie i odcumowanie jednostki.

d) Usługi gospodarcze obejmują opłaty za dostawę wody słodkiej, za wynajem motorówek i pilotówek, za wynajem dźwigów pływających oraz za asystę straży pożarnej.

2. Taryfa właściwa dla płatników zagranicznych pokrywa się w zasadzie z taryfą dla płatników krajowych. Do istniejących różnic zaliczyć należy przede wszystkim brak w taryfie opłat tonażowych rocznych, opłat pasażerskich oraz inny układ opłat tonażowych i postojowych. Różnice te wynikają z odmiennego charakteru jednostek żeglugi zagranicznej tego rodzaju, wchodzących do portów polskich. Z tego też powodu opłaty tonażowe stosowane być mogą w formie opłat jednorazowych lub ryczałtów tygodniowych. Chodzi w danym przypadku o kutry rybackie łowiące na wodach polskich.

3. Przepisy wykonawcze do omawianych taryf obejmują: sposób obliczania opłat dla niektórych przypadków, postanowienia odnoszące się do trybu składania i załatwiania reklamacji oraz szczegółowe warunki korzystania z usług i zwolnienia od opłat.

Taryfy te odbiegają poważnie od obowiązujących dotychczas: taryfy opłat portowych i taryfy usług portowych dla żeglugi przybrzeżnej, portowej i śródlądowej.

Wprowadzone zmiany dotyczą w przeważnej mierze układu, taryf oraz sposobu wyrażania i obliczania stawek, nie zmieniają jednakże charakteru prawnego tych opłat. Mimo to są one na tyle poważne, że warto się z nimi zapoznać. W pierwszym rzędzie nowe taryfy zniosły anachroniczne odróżnienie opłat na „opłaty portowe” oraz „opłaty za usługi portowe”. Podział ten datował się z okresu międzywojennego i oparty był na ustawie z 15. III 1934 roku — o morskich opłatach portowych, która zrównała niektóre kategorie opłat pobieranych w portach z podatkami państwowymi. W nomenklaturze nowych taryf użyte jest określenie — opłaty za usługi — w stosunku do wszystkich kategorii opłat, a więc i tych, które wymieniała wspomniana powyżej ustawa.

Dalszą inowacją, wprowadzoną w układzie taryf jest wyodrębnienie w osobnej taryfie opłat ponoszonych przez płatników zagranicznych, które poprzednio ujęte były marginesowo i tylko w formie odrębnych stawek opłat portowych dla zagranicznych kutrów rybackich i holowników. Wszystkie inne opłaty ustalone były łącznie dla jednostek polskich i obcych.

Z innych zmian wymienić należy również porzucenie, obowiązującej dotąd w taryfach dla zagranicznej żeglugi dalekomorskiej, metody określania stawek w jednostkach taryfowych, a przyjęcie jako podstawy ceny w złotych polskich.

Warto również wspomnieć o wyodrębnieniu przepisów wykonawczych do taryf, które były dotąd włączone integralnie do tekstu ich lub posiadały formę wewnętrznej instrukcji zarządu portu.

Ważniejszą zmianą merytoryczną, wprowadzoną w taryfach jest zlikwidowanie opłaty ładunkowej, pobieranej dotychczas od ładunku ryb pochodzącego z połowów własnych.

Wszystkie te zmiany zbliżyły, pod względem układowym, taryfy dla jednostek żeglugi przybrzeżnej, portowej i śródlądowej do taryf dla statków dalekomorskich. Oczywiście, w tych granicach, które musiały zostać zachowane z tytułu odmiennego ich charakteru i pełnionych przez te jednostki odmiennych funkcji. Są one niewątpliwie dalszym krokiem naprzód w kierunku stabilizacji i ujednolicenia systemu taryf usługowych w polskich portach morskich. Niemniej jednak podkreślić trzeba, że wszelkie zmiany wprowadzone dotychczas we wszystkich taryfach opłat pobieranych od statków, poza opłatami sztauersko-trymerskimi, przez zarząd portu nie przekreśliły ustawy z 1934 r. i nie wyeliminowały wynikających z niej konsekwencji o charakterze prawnym. Należy przypuszczać, że zapowiadana od pew-

nego czasu nowa ustawa o opłatach za usługi w portach morskich zlikwiduje istniejący dotąd anachronizm i ustali dla nich jednolitą podstawę zgodną z duchem ustawodawstwa i gospodarki socjalistycznej.

W. H.

ŚWIADECTWA ZDOLNOŚCI ŻEGLUGOWEJ DLA STATKÓW RZECZNYCH

Monitor Polski Nr 27 pod poz. 269 podaje zarządzenie Ministra Żeglugi z dnia 24 stycznia 1955 r., zmieniające zarządzenie z dn. 2 sierpnia 1952 r. w sprawie świadectw zdolności żeglugowej dla statków żeglugi śródlądowej. Omawiane zarządzenie zostało wydane w związku z przeprowadzoną w połowie r. ub. reorganizacją administracji dróg wodnych, o czym pisaliśmy w numerach październikowym i grudniowym ubiegłego roku w miesięczniku „Transport”.

W myśl nowego zarządzenia, świadectwa zdolności żeglugowej wydają i przedłużają ich ważność oraz unieważniają właściwe rejony dróg wodnych, zamiast Zarządów Okręgowych, które jako władza drugiej instancji po wspomnianej reorganizacji przestały istnieć. Przy czym rejon dróg wodnych, który dokonał unieważnienia świadectwa zdolności żeglugowej, obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o tym rejon, który je wydał i przesłać mu unieważnione świadectwo.

Omawiane zarządzenie rozszerza zakres kompetencji administracji wodnej, ponieważ ustala, że w wyjątkowych wypadkach świadectwo klasyfikacyjne lub zaświadczenie zdolności żeglugowej w odniesieniu do stanu kadłuba, urządzeń i wyposażenia statków, stanu maszyn napędowych, urządzeń mechanicznych, kotłów parowych oraz innych instalacji, może być wydane przez Komisję powołaną przez dyrektora właściwego rejonu dróg wodnych. Zgodnie z treścią poprzedniego zarządzenia upoważniona w tym zakresie instytucją był wyłącznie Polski Rejestr Statków.

Wreszcie zarządzenie z dnia 24 stycznia br. przedłuża okres zaopatrzenia statków, będących w eksploatacji, w świadectwa zdolności żeglugowej z dnia 1 marca 1954 r. na dzień 1 czerwca 1956 r. Zarządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia.

E. P.

NORMY PAŃSTWOWE DOTYCZĄCE KOMUNIKACJI

Stale informujemy naszych czytelników o nowozatwierdzonych normach PKN dotyczących komunikacji, chcemy więc zwrócić uwagę na trzy dalsze rozporządzenia Przewodniczącego PKPG w sprawie zatwierdzenia norm państwowych ustalonych przez Polski Komitet Normalizacyjny, dotyczących komunikacji.

W Dzienniku Ustaw Nr 13/55 r. pod poz. 79 ukazało się rozporządzenie Przewodniczącego PKPG z dnia 28 lutego 1955 r. na mocy którego zatwierdzonych zostało dziesięć norm państwowych (PN), obowiązujących na całym obszarze Państwa dotyczących komunikacji:

Sześć norm dotyczy motoryzacji, a mianowicie warunków technicznych dysz gaźników samochodowych i ciągnikowych, podziału i oznaczenia samochodów pożarniczych, napełniacza oleju i pompki do przemywania naftą w pojazdach mechanicznych, rysu i średnicy obreczy koła samochodów osobowych i motocykli.

Dwie dalsze normy dotyczą metody badań nawierzchni asfaltowych na drogach samochodowych oraz warunków technicznych rowerów.

Dwie pozostałe normy dotyczą żeglugi, tj. łodzi ratunkowych okrętowych i okrętowych telegrafów maszynowych.

Dalsze przepisy rozporządzenia ustalają zasady, jakie obowiązują wszystkich zainteresowanych w związku z wprowadzeniem w życie wyżej podanych zatwierdzonych norm.

W Dzienniku Ustaw Nr 15/55 r. pod poz. 84 ukazało się rozporządzenie Przewodniczącego PKPG z dnia 25 marca 1955 r. w sprawie zatwierdzenia norm państwowych ustalonych przez Polski Komitet Normalizacyjny, dotyczących komunikacji. Omawianym rozporządzeniem zatwierdzonych zostało siedem norm państwowych (PN) obowiązujących na całym obszarze Państwa oraz 3 normy państwowe (PN) zalecane na całym obszarze Państwa.

Z siedmiu obowiązujących norm państwowych trzy dotyczą opasek zaciskowych przewodów giętkich (uszkowe,

chomatkowe i śrubowe), jedna prądnice samochodowych i ciągnikowych i trzy pozostałe — łodzi ratunkowych okrętowych drewnianych.

Z trzech norm państwowych zalecanych do stosowania jedna dotyczy pojazdów mechanicznych (układy połączeń dźwigni zmiany biegów skrzynki 5-biegowej) oraz dwie pozostałe kadłubów stalowych okrętu.

Przepisów omawianego rozporządzenia nie stosuje się do części zamiennych zamocowania prądnice samochodowych i ciągnikowych, wyrobów przeznaczonych na eksport w tym przypadku, gdy zamawiający stawia inne warunki oraz do prac naukowo-badawczych.

W Dzienniku Ustaw Nr 17/55 r. pod poz. 91 ukazało się rozporządzenie Przewodniczącego PKPG z dnia 25. 3. 1955 r. w sprawie zatwierdzenia norm państwowych ustalonych przez Polski Komitet Normalizacyjny, dotyczących wózków transportowych.

Zatwierdzona została tym rozporządzeniem jedna norma państwowa (PN), obowiązująca na całym obszarze Państwa, dotycząca dwukołowego wózka do betonu oraz zatwierdzonych zostało 65 norm państwowych dotyczących wózków transportowych na tor 600 mm, zalecanych na całym obszarze Państwa.

Przy okazji omawiania zatwierdzonych norm dotyczących komunikacji chcemy zwrócić uwagę na bardzo zasadniczą uchwałę dotyczącą normalizacji. Prezydium Rządu podjęło mianowicie uchwałę Nr 129 z dnia 12 lutego br. w sprawie powołania komisji oceny projektów norm oraz wprowadzenia stałej kontroli stosowania norm w resortach (Monitor Polski Nr 28 poz. 271). Wymieniona uchwała podjęta została w celu usprawnienia wykonania zadań nałożonych na resorty dekretem z dnia 4 marca 1953 r. o normach i o Polskim Komitecie Normalizacyjnym oraz dla przyspieszenia dodatknych skutków normalizacji dla gospodarki narodowej w dziedzinie postępu technicznego, oszczędności materiałów i podniesienia jakości produkcji. W wyniku uchwały ministrowie zainteresowanych resortów zarządzają powołanie w ministerstwach, centralnych zarządach i innych jednostkach podległych bezpośrednio resortowi, komisji oceny projektów norm (KOPN).

Do zadań KOPN będzie należała ocena projektów norm państwowych opracowanych przez resort, norm resortowych i opiniowanie planów normalizacyjnych. Członkami KOPN mogą być pracownicy danego resortu posiadający wysokie kwalifikacje lub jako rzeczoznawcy specjaliści spoza resortu, również o wysokich kwalifikacjach.

Przewodniczący PKPG w porozumieniu z Ministrem Kontroli Państwowej określi na wniosek Prezesa PKN zasady i tryb przeprowadzania resortowej kontroli stosowania norm w jednostkach gospodarki społecznej, a ministrowie zainteresowani wydadzą instrukcje określające szczegółowe zasady i tryb przeprowadzania kontroli stosowania norm w podległych jednostkach.

Dalsze przepisy uchwały ustalają zakres sankcji w przypadku stwierdzenia niestosowania obowiązujących norm oraz zobowiązania w stosunku do Polskiego Komitetu Normalizacyjnego.

K. K.

PRZEWÓZ CEGŁY W POJEMNIKACH

W numerze styczniowym z bieżącego roku miesięcznika „Transport” informowaliśmy o wydanym przez Przewodniczącego PKPG zarządzeniu z dnia 30. 10. 1954 r. w sprawie zwrotu pojemników do przewozu cegły, wydanego na podstawie uchwały Prezydium Rządu z dnia 8. 5. 1954 r. w sprawie stosowania pojemników do przewozu cegły. Obecnie chcemy zwrócić uwagę na zarządzenie Przewodniczącego PKPG z dnia 19 marca br., zmieniające zarządzenie z dnia 30. 10. 54 r. w sprawie zwrotu pojemników do przewozu cegły (Monitor Polski Nr 28/55 poz. 272).

W poprzednim omawianym przez nas zarządzeniu określone zostało, że, w razie niezwrócenia pojemników w określonych terminach, odbiorcy zostali zobowiązani do płacenia kar umownych na rzecz nadawców. W wydanym ostatnio zarządzeniu zmiana dotyczy jedynie wprowadzenia dodatkowego postanowienia, które określa, że 50% sum, uzyskanych z tytułu kar umownych, dostawcy pojemników do przewozu cegły przekazują bezpośrednio na dochód budżetu Państwa. Zarządzenie weszło w życie z dniem jego ogłoszenia.

K. K.

ZADRZEWIENIE OBIEKTÓW KOMUNIKACYJNYCH

Prezydium Rządu podjęło uchwałę Nr 240 z dnia 19 marca 1955 r. w sprawie zadrzewienia kraju, o której opublikowaniu w Nr 30/55 Monitora Polskiego informujemy z uwagi na to, iż dotyczy ona również resortów komunikacyjnych, a więc kolei, transportu drogowego i lotniczego oraz żeglugi.

Uchwała została podjęta w celu wzmocnienia zadrzewienia na obszarach mało lesistych województw i powiatów, zobowiązując wszystkich ministrów i prezydium rad narodowych do prowadzenia zadrzewień oraz ich ochrony i pielęgnowania na znajdujących się w ich zarządzie terenach nadających się do tego w rozumieniu omawianej uchwały, a w szczególności (w odniesieniu do resortów komunikacyjnych):

1) Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego — przy drogach publicznych; prezydium rad narodowych — przy drogach gromadzkich,

2) Ministra Żeglugi — przy wodach otwartych i zamkniętych,

3) Ministra Kolei — wzdłuż torów zgodnie z obowiązującymi przepisami o bezpieczeństwie ruchu i przy zabudowaniach kolejowych.

W celu zapewnienia dostatecznej ilości materiałów zadrzewieniowych, potrzebnych do realizacji planów zadrzewień oraz w celu stworzenia podstawy do wzmocnienia akcji zadrzewieniowej zobowiązuje się m. in. Ministrów Kolei, Transportu Drogowego i Lotniczego oraz Żeglugi do zakładania i prowadzenia szkółek dla produkcji materiału sadzeniowego oraz zbioru nasion w istniejących zadrzewieniach, w ilościach i rozmiarach ustalonych własnymi okresowymi i rocznymi planami zadrzewień.

Uchwała zobowiązuje i upoważnia Ministra Leśnictwa do koordynowania resortowych planów zadrzewień i produkcji szkółkowej oraz do nadzoru w zakresie realizacji planów sadzenia, ochrony, pielęgnowania oraz wyřębu drzew. Jako organ doradczy i opiniodawczy powołuje się przy Ministrze Leśnictwa Międzyresortową Komisję Zadrzewień, której zakres działania ustali Prezes Rady Ministrów.

K. K.

KOMITETY TURYSTYKI PRZY PREZYDIACH WRN.

W Dziale Informacyjnym naszego miesięcznika Nr 6 i 12 z 1952 r. oraz Nr 6 z 1954 r. zwróciliśmy uwagę naszych czytelników na organizację i zakres działania Komitetu dla Spraw Turystyki, w którego skład wchodzi m. in. członkowie powołani przez Prezesa Rady Ministrów na wniosek Ministrów: Kolei, Transportu Drogowego i Lotniczego oraz Żeglugi. W celu zapewnienia należytego udziału aktywnego społecznego w pracach prezydium rad narodowych w dziedzinie zarządzania sprawami turystyki, Rada Ministrów, na podstawie ustawy z 20. 3. 1950 r. o terenowych organach jednolitej władzy państwowej, podjęła w dniu 5 marca 1955 r. uchwałę Nr 187 w sprawie utworzenia komitetów turystyki przy prezydiach wojewódzkich rad narodowych oraz m. st. Warszawy i m. Łodzi (Monitor Polski Nr 25/55 poz. 252).

W myśl omówionej uchwały terenowe komitety turystyki na szczeblu województw i miast Warszawy i Łodzi są organami prezydium rad narodowych w dziedzinie kierowania, planowania i kontroli całokształtu spraw turystyki na obszarze województwa. W szczególności w zakresie działania komitetów turystyki wchodzi planowanie rozwoju turystyki w skali wojewódzkiej i projektowanie środków służących do realizacji tego zadania, udzielanie wytycznych organizatorom turystyki oraz kontrola w zakresie całokształtu ruchu turystycznego na obszarze województwa, koordynacja prac instytucji rozwijających działalność na polu turystyki, inicjowanie, popieranie i prowadzenie działalności w zakresie propagandy i kursowego szkolenia turystycznego, przedstawianie wniosków prezydium rady narodowej w dziedzinie turystycznego zagospodarowania terenu, współpraca przy przygotowaniu i realizacji inwestycji turystycznych i remontów obiektów turystycznych, nadzór nad działalnością terenowego przedsiębiorstwa eksploatacji obiektów turystycznych i obsługi ruchu turystycznego.

K. K.

REGULARNE LINIE TOWAROWE PKS

Celem zaspokajania narastających potrzeb przewozowych, Państwowa Komunikacja Samochodowa w coraz szerszym zakresie rozwija m. in. regularny przewóz ładunków. Zadanie to wykonywane jest przez regularne linie towarowe dwojakiego rodzaju: 1) regularne linie z przystankami na trasie, 2) regularne linie bezpośrednie (tzw. ekspresowe). Ponadto w niektórych okręgach PKS podjęto akcję wykorzystania przyczep towarowych do przewozu ładunków za autobusami w komunikacji regularnej.

Rozwój regularnej komunikacji towarowej charakteryzują nast. liczby: a) w roku 1953 istniało 26 (traktowanych jako doświadczalne), b) w roku 1954 uruchomiono 37 linii, a obecnie jest już 87 (w pierwszym kwartale br. uruchomiono 18), przy czym do końca br. planowany jest wzrost linii do liczby 120. Ogólna długość linii towarowych wynosi 11 tys. km, obejmując obsługę 250 miejscowości. O ile w roku 1953 w regularnej komunikacji przewieziono 14 tys. ton przesyłek, to w ub. roku przewieziono już ponad 38 tys. ton.

Ta forma przewozów jest najbardziej ekonomiczna, gdyż zapewnia szybkość dostawy oraz wygodę dla zleceniodawców przez to, że towar może być odebrany i dostarczony bezpośrednio do magazynu. Opłaty pobierane są zależnie od wagi przesyłek, a nie za tonaż pojazdu, jak to ma miejsce przy wynajmie samochodów. Przewozy na liniach regularnych pozwalają na wykorzystanie ładowności samochodów w obu kierunkach, eliminując tym samym marotrawstwo w postaci próżnych przebiegów lub częściowo załadowanych samochodów ciężarowych.

W celu spopularyzowania i ułatwienia korzystania z regularnego przewozu, został opracowany rozkład jazdy, który będzie ogłoszony drukiem (zamieszczony łącznie z rozkładem jazdy autobusów). Poniżej podajemy spis istniejących regularnych linii towarowych (z przystankami). W następnym numerze „Transportu” podamy spis regularnych linii towarowych bezpośrednich (ekspresowych).

Spis regularnych linii towarowych (z przystankami).

Nr linii	Relacja linii	przystanki na trasie	częstotliwość kursów
1	Bydgoszcz—Chojnice	Koronowo, Więcbork, Sępólno	wtorki, czwartki, soboty
2	Włocławek—Bydgoszcz	Łoruń	czwartki
3	Gdańsk—Koszalin	Gdynia, Łębork, Słupsk	wtorki, środy, czwartki, piątki
4	Szczecin—Koszalin	Stargard, Maszewo, Nowogard, Ploty, Gryfice Karolino	środą
5	Tarnów—Ryglice		wtorki, czwartki, soboty
6	Tarnów—Radłów	Wierzchosławice	j. w.
7	Radomsko—Rzęśnia	Brzeźnica, Pajęczno	w dni robocze
8	Radomsko—Kruszyna	Ławno, Kłonice	j. w.
9	Białystok—Siemiatycze	Zabłudów, Bielsk Podl., Boćki	wtorki, piątki
10	Białystok—Suwałki	Knyszyn, Suchowola, Augustów	poniedziałki, środy, czwartki
11	Mragowo—Olsztyn	Biskupice, Barczewo	wtorki, czwartki, soboty
12	Łomża—Kolno	Bogienice, Mały Płock	czwartki
13	Łomża—Białystok	Zambrów, Mężenin, Jeżewo	piątki
14	Ostróda—Olsztyn	Grabín, Szydłak, Olsztynek, Stawiguda	czwartki, piątki
15	Lidzbark—Olsztyn	Kiwity, Wilczkowo, Dobre, Miastko	poniedziałki, czwartki, soboty
16	Poznań—Trzcianka	Świątki	wtorki, czwartki, soboty
17	Poznań—Gostyń	Szamotoły, Obrzycko, Czarnków	czwartki, piątki
18	Poznań—Rawicz	Kórnik, Dołsk	poniedziałki, środy, piątki
19	Poznań—Kalisz	Stęszew, Kościan, Leszno	środy, soboty
20	Poznań—Turek	Kórnik, Środa, Jarocin, Pleszew	wtorki, piątki
21	Poznań—Ziel. Góra	Kostrzyń, Września, Słupca, Konin	(powr. środy, soboty)
22	Poznań—Piła	Rychwał	poniedziałki, czwartki
23	Poznań—Koło	Stęszew, Wolsztyn, Sulechów	(powr. wtorki, piątki)
24	Poznań—Zbąszyń	Oborniki, Rogoźno, Chodzież, Ujście	poniedziałki, czwartki
25	Poznań—Krotoszyn	Kostrzyń, Września, Słupca, Konin	(powr. wtorki, piątki)
26	Gorzów—Poznań	Tarnowo Podg., Pniewy, Lwówek	środy
27	Gniezno—Poznań	Nowy-Tomyśl	środy
28	Turek—Kalisz	Kórnik, Środa, Jarocin, Koźmin	(powr. czwartki)
29	Kalisz—Konin	Skwierzyna, Międzychód, Pniewy,	poniedziałki, czwartki
30	Gniezno—Wągrowiec	Tarnowo Podg.	(powr. wtorki, piątki)
31	Gorzów—Ziel. Góra	Pobiedziska, Kostrzyń	dni robocze
32	Ziel. Góra—Lubsko	Małanów, Ceków, Kamień	wtorki, środy, piątki
33	Ziel. Góra—Leszno	Pleszew, Rychwał	wtorki, piątki
34	Siedlce—Warszawa	Klecko	poniedziałki, środy, piątki
35	Wrocław—Dzierżoniów	Skwierzyna, Międzyrzec, Świebodzin,	wtorki, piątki
36	Wrocław—Jel. Góra	Sulechów	(powr. środy, soboty)
37	Jel. Góra—Bogatynia	Nowogród, Żagań, Żary, Jasień	środy, soboty
		Nowa Sól, Głogów, Wschowa	poniedziałki, czwartki
		Broszków, Bojmie, Kałuszyn, Mińsk	(powr. wtorki, piątki)
		Maz., Dembe Wielkie, Miłosna	poniedziałki, czwartki
		Bielany, Kobierzyce, Rolantowice,	
		Pustków, Jordanów, Łagiewniki Śl.	środy, piątki
		Gniechowice, Sobótka, Świdnica,	
		Świebodzice, Bolków, Kaczorów,	
		Radomierz	poniedziałki, czwartki
		Siedlęcín, Plichowice, Wleń, Pławna,	
		Lwówek Śl., Gryfów, Olszyny, Luban	
		Śl., Zgorzelec, Działoszyn, Turów	wtorki, czwartki

BIULETYN CENTRALNEJ RADY ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH

W związku z przejęciem przez związki zawodowe zadań w dziedzinie wykonywania ustaw o ochronie, bezpieczeństwie i higienie pracy oraz sprawowania inspekcji pracy, jak również w związku z przekazaniem związkom zawodowym wykonywania ubezpieczeń społecznych Centralna Rada Związków Zawodowych uchwałą z dnia 19 listopada 1954 r. powołała organ CRZZ pod nazwą „Biuletyn Centralnej Rady Związków Zawodowych“, celem ogłaszania niektórych uchwał, instrukcji oraz wyjaśnień interpretacyjnych. I tak w Biuletynie ogłasza się:

1) uchwały i instrukcje, wydawane przez CRZZ na podstawie upoważnienia ustawowego, a dotyczące wykonania przepisów prawnych z zakresu ustawodawstwa pracy,

2) podejmowane na podstawie upoważnienia uchwały i instrukcje dotyczące wykonywania przepisów z zakresu ubezpieczeń społecznych,

3) uchwały, instrukcje i regulaminy w sprawach zwią-

kowych o znaczeniu podstawowym, uchwalone przez CRZZ, 4) uchwały i instrukcje określające organizację wykonywania ubezpieczeń społecznych przez związki zawodowe,

5) wyjaśnienia o charakterze podstawowym, dotyczące stosowania przepisów o ochronie, bezpieczeństwie i higienie pracy oraz inspekcji pracy, jak również dotyczące stosowania uchwał i instrukcji uchwalonych przez CRZZ,

6) wyjaśnienia o charakterze podstawowym dotyczące stosowania przepisów o ubezpieczeniach społecznych w zakresie przekazanym związkom zawodowym, jak również dotyczące stosowania uchwał i instrukcji wymienionych w pkt. 2 i 4.

Ukazanie się „Biuletynu Centralnej Rady Związków Zawodowych“ wypełnia poważną lukę jaka powstała od 1950 roku w zakresie wydawnictw urzędowych w dziedzinie ustawodawstwa pracy na skutek zaprzestania wydawania przez Min. Pracy i Opieki Społecznej Dziennika Urzędowego tego Ministerstwa.

Z. L.

KRONIKA

EKONOMICZNE PRACE INSTYTUTU TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

Instytut Transportu Samochodowego — poza pracami poświęconymi zagadnieniom technicznej eksploatacji samochodów — opracowuje szereg zagadnień z zakresu ekonomiki transportu drogowego. Celem tych prac jest ustalenie na podstawie teoretycznych studiów oraz badań praktycznych, prawidłowych rozwiązań produkcyjnych i organizacyjnych dla transportu samochodowego w Polsce.

Z dotychczas wykonanych, względnie znajdujących się na ukończeniu prac wymienić należy: ustalenie metod badania potoków ładunków oraz sposobów ich wykorzystania dla projektowania i organizacji regularnych linii ciężarowego transportu samochodowego, opracowanie kilku zagadnień z zakresu koordynacji pracy transportu kolejowego i samochodowego oraz badania wskaźników techniczno-ekonomicznych w ciężarowym transporcie samochodowym.

Posiadanie danych dotyczących kształtowania się potoków ładunków ma poważne znaczenie dla ulepszenia organizacji i planowania przewozów w ciężarowym transporcie samochodowym. Bez znajomości potoków ładunków nie można przeprowadzić właściwej ekonomicznej analizy przewozów danego regionu, zrealizować kierunkowego ich planowania, właściwie zaprojektować i zorganizować regularnych linii ciężarowych, wprowadzić marszrutyzacji przewozów. Brak wypróbowanych metod badania potoków ładunków był przyczyną szeregu błędów popełnianych przez poszczególne jednostki gospodarcze. Stąd też opracowanie i praktyczna ocena różnych metod badania potoków ładunków stanowiły przedmiot ekonomicznych prac Instytutu.

W rezultacie szeroko zakrojonych prac badawczych Instytut opracował 2 metody badania potoków ładunków nadające się do praktycznego wykorzystania na bieżącym etapie. Są to: metoda badań bezpośrednich i metoda statystyczna.

Metoda badań bezpośrednich polega na uzyskiwaniu danych o kształtowaniu się potoków ładunków przez zatrzymanie pojazdów na punktach badawczych i spisaniu danych dotyczących kierunku jazdy oraz rodzaju i wagi ładunku.

Metoda statystyczna polega na odpowiednim opracowaniu spisanych z kart drogowych zapisów, dotyczących jazdy ładownych samochodów pracujących na terenie badanego regionu.

Równocześnie z metodami badania potoków ładunków Instytut opracował sposób wykorzystania uzyskanych w oparciu o nie danych, dla projektowania i organizacji regularnych linii ciężarowego transportu samochodowego. Wprowadzenie w życie tych osiągnięć powinno przyczynić się do likwidacji istniejących braków w pracy linii regularnych i do ich dalszego pomyślnego rozwoju.

Duże korzyści daje gospodarce narodowej właściwa koordynacja pracy transportu kolejowego i samochodowego. Polega ona na przerzuceniu z kolei na transport samochodowy przewozów, które samochód wykonuje taniej i lepiej oraz na niedopuszczeniu do wykonywania przez transport drogowy tych przewozów, które dają gospodarce narodowej większe korzyści w przypadku wykonania ich przez kolej. Dotychczas Instytut Transportu Samochodowego przy współpracy Instytutu Naukowo-Badawczego Kolejnictwa zbadał dwa rodzaje przewozów, które mogą być przejęte przez transport samochodowy. Są to przewozy stacyjne i obsługa mało obciążonych bocznik kolejowych. Badania instytutów przeprowadzone na jednym z większych węzłów kolejowych wskazały że w przypadku istnienia odpowiednich dróg dojazdowych oba rodzaje przewozów mogą być w znacznej mierze przejęte przez transport samochodowy z korzyścią dla gospodarki narodowej. Obecnie przeprowadzane są prace obu instytutów nad zbadaniem możliwości przejęcia przez transport samochodowy przewozów na krótkie odległości. Szybkie przeprowadzenie badań dotyczących pozostałych rodzajów przewozów i wprowadzenie w życie opartych na nich zasad koordynacji pracy obu rodzajów transportu przyniesie gospodarce narodowej poważne oszczędności.

Instytut przeprowadził szeroko zakrojone badania wskaźników techniczno-ekonomicznych w ciężarowym transporcie samochodowym, które umożliwiają postawienie wniosków w kierunku rewizji niektórych postanowień instrukcji SM-168 pt. „Tymczasowa instrukcja i normy dla przewozów samochodami ciężarowymi“, szczególnie w zakresie czasu czynności ładunkowych. Badania wykazały poważne rozbieżności między normami zawartymi w instrukcji, a faktycznym kształtowaniem się wskaźników techniczno-ekonomicznych, co wskazuje na poważne rezerwy tkwiące jeszcze w pracy transportu samochodowego.

Koresp. J. Marzec (Warszawa)

WYSTAWA PRAC ZAKŁADU REGENERACJI INSTYTUTU TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

Największa ilość uszkodzeń, powstających w samochodzie podczas jego eksploatacji, przypada na zużywanie się części. Dlatego też najwięcej uwagi poświęca się sposobom regeneracji części zużytych. Sposobom regeneracji części jest kilka. Na wystawie prac Zakładu Regeneracji ITS, która zorganizowana została w hallu Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego, przedstawiono tylko niektóre z nich.

Widzimy obszerne stoisko regeneracji sposobem elektrolitycznego pokrywania twardym chromem. Sposób ten stosuje się dla części, których już bardzo niewielkie zużycie rzędu kilku dziesiętnych, a nawet kilku setnych milimetra powodują złą pracę pojazdu mechanicznego.

Po odpowiednim przygotowaniu wstępnym część zostaje poddana procesowi chromowania i w wyniku powracamy do wymiaru części nowej i b. dobrych własności przeciw zużyciowym. Dużym osiągnięciem Zakładu Regeneracji jest możliwość otrzymywania z góry założonych grubości warstw chromu z dokładnością do 1/100 mm. Tym sposobem regenerowano między innymi takie części jak wały korbowe, tuleje, oraz sworznie samochodów Star 20, poza tym pokazano też b. ciekawe urządzenia pozwalające dokonać regeneracji tych części. Na załączonych wykresach i eksponatach podano zużycie poszczególnych części po przebiegu 30 000 — 70 000 km, z których wynika, że części chromowane zachowują się 2 — 3-krotnie lepiej niż części nowe.

Inną zaletą chromowania jest to, że daje możliwość wielokrotnego powracania do wymiaru pierwotnego. Część regenerowana przez chromowanie i następnie zużyta może zostać odchromowana i znowu pochromowana na właściwy wymiar.

Inny sposób regeneracji to metalizacja natryskowa. Asortyment części przedstawiony na wystawie jest tu jeszcze większy niż przy chromowaniu. Z ciekawszych eksponatów należy wymienić wał korbowy silnika Fiat 1100, którego zużycie czopów korbowych po 30 000 km wynosi około 0,04 mm, oraz pokazany proces metalizacji czopów głównych wału korbowego sam. Skoda 706R. Sposób ten znajduje również zastosowanie przy regeneracji bębnowych hamulcowych, tarcz dociskowych sprzęgła oraz różnych sworzni. Załączone wykresy wykazują porównawczo zużycie części metalizowanych i nowych po przebiegu około 30 000 km. Części metalizowane nie ustępują częściom nowym, a nawet przewyższają je w pracy ze względu na mikroskopijną porowatość warstwy, która staje się samosmarną po nasyceniu olejem. O badaniach nad własnościami warstwy metalizowanej i postępie zakładu regeneracji mówią przedstawione urządzenia i próbki — na zrywanie, odrywanie i ścinanie warstwy, oraz próbki pokazujące polepszenie jakości warstwy osiągnięte w wyniku postępu technicznego ostatniego roku. Na wystawie przedstawiono również wyniki badań nad wylewaniem panewek do samochodów metodą wysokiego ciśnienia.

Prace te miały na celu polepszenie struktury metalu, zaoszczędzenie stopu żelazowego i częściowe uniknięcie obróbki mechanicznej. Pokazano tu prototyp aparatu do wylewania panewek pod ciśnieniem oraz otrzymane z niego panewki o grubości warstwy wylanej ok. 1 mm i bardzo dużej gładkości powierzchni pracującej, otrzymanej bezpośrednio z odlewu. Praca ta powinna jak najprędzej zostać wprowadzona do zakładów przemysłowych.

W przedstawionych pracach zakładu widać dążność do możliwie szerokiego stosowania materiałów zastępczych zamiast metali deficytowych takich jak cyna, brąz, mosiądz itp. Przykładem tego jest badanie warunków stosowania, zalecanie stopu L10As o zawartości około 10% cyny zamiast L83 o zawartości ponad 80% cyny oraz zastępowanie metali kolorowych krajowymi tworzywami sztucznymi.

Przeprowadzone badania krajowych tworzyw sztucznych gumoitektu (tekstolitu) wykazały pełną przydatność tego tworzywa jako materiału zastępczego na takie części jak tuleje resorowe, tuleje układu zawieszenia itp. zamiast deficytowych brązów.

Załączone wykresy wykazują lepsze własności i mniejsze zużycie gumoitektu po 28 tys. km aniżeli brązu pracującego w tych samych warunkach.

Na wystawie pokazano też wytłoczki tulejek z tworzywa sztucznego tzw. „Woloknitu“. Tulejki te wykonane są na „gotowo“ i nie wymagają dalszej obróbki mechanicznej. Zastosowanie tego tworzywa i tej metody w produkcji przyniesie oszczędność wielu ton brązu i pozwoli na skierowanie do innych celów, dziesiątek tokarek, które dotychczas wykonywały tulejki na zakładach.

Dobrze by było, aby metody regeneracji i materiały zastępcze zalecane przez Instytut Transportu Samochodowego zostały jak najszybciej wykorzystane w Zakładach resortu i innych Zakładach o podobnych zadaniach, pracujących poza resortem. (LS)

Z WYŻSZEJ SZKOŁY EKONOMICZNEJ W SZCZECINIE

Koło Naukowe Ekonomiki Transportu Kolejowego opracowuje na sesję Kół Naukowych zagadnienie dotyczące obrotu parowozu.

Problemem tym zajmuje się 12 osób. Zespół w pracy tej szeroko uwzględnił wyniki badań naukowych przeprowadzonych przez studentów w czasie praktyk wakacyjnych jak też i teoretyczną wiedzę z tego zakresu.

* * *

Katedra Ekonomiki Transportu Wodnego organizuje brygady naukowo-badawcze do prac nad rozrachunkiem gospodarczym holownika śródlądowego. Ww. brygady złożone z pracowników naukowych Katedry i członków Koła Naukowego, będą przeprowadzały swoje badania na holownikach pracujących na Odrze (odcinek Koźle — Wrocław).

* * *

Koło Naukowe Ekonomiki Transportu Drogowego zorganizowało i prowadzi kurs kierowców samochodowych, zarówno dla pracowników naukowych jak i studentów Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Szczecinie.

Praktycznej jazdy samochodem uczą się uczestnicy kursu na „Willisie“, który jest własnością Koła Naukowego.

Kurs stoi na wysokim poziomie naukowym i cieszy się dużym powodzeniem. Około 50 osób jest jego członkami. Niedociągnięciem kursu jest jedynie to, że po jego ukończeniu uzyskuje się zaledwie amatorskie „prawo jazdy“ co nas nie zadowala.

Szkoda, że czynniki kompetentne (MTDiL) mimo starań z naszej strony nie umożliwiły zorganizowania kursu na zawodowe „prawo jazdy“, które to przecież jest tak niezbędne dla dobrego ekonomisty transportowca. W Kole Naukowym istnieje od niedawna sekcja tłumaczeń literatury fachowej z języków obcych szczególnie rosyjskiego i niemieckiego.

Katedra Ekonomiki Transportu Drogowego skupiła w ostatnim czasie pracę naukową nad trzema zasadniczymi problemami:

- 1) Efektywność inwestycji w transporcie drogowym,
- 2) Zagadnienie Spedycji,
- 3) Planowanie Operatywne Przewozów.

W związku z powstaniem Muzeum Komunikacyjnego we Wrocławiu i Sekcji Historii Transportu Drogowego przy Komitecie dla spraw techniki PAN — wprowadziła do swych badań naukowych temat czwarty pt. „Historia Transportu Drogowego“, ze szczególnym uwzględnieniem okresu przypadającego na lata 1900 — 1939. J. P.

I SESJA NAUKOWA INSTYTUTU MORSKIEGO W GDAŃSKU

W końcu ubiegłego miesiąca obradowała w Gdańsku I sesja naukowa Instytutu Morskiego, poświęcona ocenie 5-letniego dorobku badawczego Instytutu. W obradach wzięli udział m. in. Wiceminister Żegluga Piotr Stolarek, rektor Politechniki Gdańskiej prof. dr. inż. St. Hükel, rektor WSE w Sopocie prof. dr. St. Matysik, przedstawiciele WRN w Gdańsku, PMH, Ratownictwa Morskiego, CZ Rybołówstwa Morskiego, Zarządu Portów i Stoczni.

Referat inauguracyjny na temat naukowego dorobku Instytutu Morskiego wygłosił Dyrektor I. M. inż. Zdzisław Cwiek.

Podczas obrad w sekcjach: żegluga i budownictwa okrętowego, budownictwa morskiego i portowego, ekonomiki transportu i prawa morskiego oraz materiałoznawstwa morskiego wygłoszono 17 referatów o różnorodnej tematyce. Większość referatów oparta była o własne badania laboratoryjne Instytutu. Na szczególną uwagę zasługują m. in. praca docenta dr. F. Puchaczewskiego pt. „Niektóre przyczyny wzmoczonej korozji stalowego poszycia statku i sposoby ich zwalczania“, mgr J. T. Holowińskiego — „Metoda wyznaczania statku optymalnego“, mgr. W. Rzepeckiego — „Efektywność inwestycji w transporcie morskim“, mgr. inż. J. Ołtuszewskiego — „Badania nad nowymi krajowymi farbami okrętowymi“ oraz mgr. inż. W. Urbanowicza — „Studium statku — bazy dla floty rybackiej“.

W drugim dniu obrad uczestnicy sesji zwiedzili laboratoria na Ostrowiu, gdzie odbyły się pokazy wodowania bocznego modelu okrętowego, basenu modelowego dla badań oporu kadłuba okrętowego i falowania w porcie. Na

pokazach tych obecni byli również Minister Żeglugi Mieczysław Popiel i Wiceminister Żeglugi Piotr Stolarek.

Obrazy sesji podsumował Wicedyrektor Instytutu Morskiego mgr inż. Witold Urbanowicz. Stwierdził on m. in., że sesja stanowi punkt zwrotny w pracach Instytutu. Jako placówka o bogatym własnym dorobku naukowym Instytut będzie nadal rozwijać swoje badania, których celem jest ułatwienie pracy ludziom morza. Dlatego też główny nacisk w obradach kładziono na większe powiązanie nauki z praktyką i na ciągłość współpracy naukowców z praktykami.

Wnioski wypływające z obrad idą w kierunku rozbudowy laboratoriów i zakładów badawczych. M. in. należy jak najszybciej powołać do życia zakłady: badań modelowych okrętów, oceanologii technicznej, prac osadów morskich, prac podwodnych i innych. W większym niż dotychczas stopniu Instytut powinien rozwijać współpracę z placówkami naukowymi na Wybrzeżu — Politechniką Gdańską, Wyższą Szkołą Ekonomiczną w Sopocie oraz Instytutem Wodnym PAIN.

Realizacja tych wniosków umożliwi Instytutowi Morskiemu jeszcze lepsze wywiązywanie się ze swoich zadań.

NOWY ROZKŁAD JAZDY SKRÓCI CZAS PODRÓŻY POCIĄGIEM

Podstawowa zmiana, która charakteryzuje nowy rozkład — to zwiększenie szybkości jazdy pociągów na niektórych podstawowych liniach. Otóż m. in. dzięki skróceniu niepotrzebnych postojów na wielu stacjach, skasowaniu niektórych małych przystanków, których utrzymanie nie było uzasadnione dotychczasową frekwencją podróży, dzięki polepszeniu stanu technicznego i ilości taboru kolejowego (o 230 nowoczesnych wagonów) itp., przewidziane jest w ruchu dalekobieżnym skrócenie czasu przejazdu ponad 90 pociągów o minimum 20 min.

Np. czas jazdy pociągów pospiesznych z Warszawy do Krynicy skrócono o 76 min., a z Warszawy do Gliwic — o 53 min. Pociąg osobowy z Warszawy do Jeleniej Góry ma jeździć o 108 min. krócej, a pospieszny Zakopane — Warszawa — o 62 min.

Usprawnieniem, które spotka się z uznaniem wczasowiczów i kuracjuszy jest wprowadzenie przez PKP na niektórych trasach specjalnych wagonów, a nawet całych pociągów o miejscach numerowanych (z t. zw. miejscówkami).

Na węzle warszawskim ruch podmiejski na odcinkach o trakcji zelektryfikowanej obsługiwany będzie wyłącznie jednostkami elektrycznymi. Nowy rozkład jazdy przewiduje wprowadzenie w br. do podstołecznej komunikacji dalszych 12 par pociągów. Pociągi na tych trasach będą kursowały np. z Warszawy do Pruszkowa i Otwocka co 10 minut, a do Błonia i Mińska Maz. co 20 min.

PIERWSZY KURS DO ŁODZI POCIĄGU PIĘTROWEGO

25 ub. m. o godz. 17.13 odjechał po raz pierwszy z Dworca Warszawa-Wschodnia do Łodzi piętrowy pociąg. Pociąg przybył do Łodzi zgodnie z rozkładem o godz. 20.00.

Piętrowy pociąg, który wypożyczono z NRD, kursować będzie m. in. na tej trasie przez okres 3 miesięcy w celu dokonania prób eksploatacyjnych.

Pociąg składający się z 8 jednopiętrowych wagonów o 140 m długości ma łączną liczbę 856 miejsc siedzących, tj. tyle, ile 11-wagonowy pociąg pulmanowski o długości 230 m.

Do miejsc siedzących w piętrowej części wagonu prowadzą wygodne schodki z poręczami. Każdy wagon posiada dwoje rozsuwanych drzwi.

ELEKTRYFIKACJA LINII KOLEJOWEJ WARSZAWA- STALINOGRÓD WKROCZYŁA NA ŚLĄSK

Prace nad elektryfikacją linii kolejowej łączącej stolicę ze Śląskiem posuwają się naprzód. Prawie całkowicie ukończono już elektryfikację odcinka Koluszki — Piotrków. Jednocześnie prowadzone są roboty elektryfikacyjne na stacji Warszawa-Główna. Dzięki temu już w niedalekiej przyszłości wszystkie pociągi osobowe na linii Warszawa — Piotrków prowadzone będą przez elektrowozy.

Wraz z przystąpieniem do elektryfikowania następnego odcinka, tj. Piotrków — Łazy, na którym trwa największe nasilenie robót, elektryfikacja kolei wkroczyła na teren Śląska. Najwięcej trudności nastęrcza tu pracownikom przebudowa dużych stacji, którą prowadzi się w czasie normalnie trwającego ruchu pociągów.

Przedsiębiorstwo Kolejowych Robót Elektryfikacyjnych przygotowuje się do ustawiania słupów trakcyjnych na stacjach.

WKRÓTCE ZAKOŃCZENIE ROBÓT BETONIARSKICH NA PŁYCIE TUNELOWEJ

Prawie 7 tysięcy wagonów stali, drewna, piasku, żwiru i innych materiałów pochłonęła już budowa płyty tunelowej i dworca śródmiejskiego. Prace posuwają się w niezwykle szybkim tempie. Równie szybko zbliża się termin zakończenia robót, zabetowana zostanie całkowicie powierzchnia mierząca około 3,5 hektara. Wkrótce rozpoczną się roboty przy budowie nadziemnych pawilonów dworca śródmiejskiego.

Następny ważny etap robót — to zaizolowanie powierzchni płyty i przykrycie jej warstwą ziemi grubości od 60 — 100 centymetrów. W końcu czerwca przystąpią już do pracy ogrodnicy, którzy zasadzą na płycie krzewy, drzewa, trawę i kwiaty. 22 lipca płyta będzie gotowa do użytku.

NOWY STATEK ZAKUPILIŚMY W DANII

Do Gdyni zawinął 23 ub. m. nowy polski statek „Małgorzata Fornalska“, zakupiony ostatnio w Danii. Uroczystość podniesienia polskiej bandery na statku odbyła się w Kopenhadze.

Statek ten jest nowoczesnym motorowcem mogącym zabierać 10 tys. ton ładunku. Statek obsługiwać będzie jedną z naszych stałych linii żeglugowych.

Zakupy statków zagranicą pozwalają Polsce uzupełniać tabor pływający o te jednostki, które różnią się właściwościami technicznymi od statków wyprodukowanych w kraju seryjnie na potrzeby własne i na eksport.

NOWA JEDNOSTKA MORSKA ZWODOWANA PRZED TERMINEM

W przeddzień 10 rocznicy wyzwolenia Gdańska, w dniu 28 ub. m. załoga wydziału K-3 Stoczni Gdańskiej zwodowała kolejną jednostkę pełnomorską na cztery dni przed terminem. Jest to 19 tramp zbudowany na Stoczni Gdańskiej.

STAŁA NAWIGACJA ŻEGLUGOWA POLSKA — NRD

Odrą przez punkt żeglugowy w Miłowie, pow. Gubin, przepłynął 14 ub. m. pierwszy pociąg barek z NRD, inaugurując stałą nawigację żeglugową pomiędzy Polską a NRD.

Niemiecką załogę holownika „Dunaj“, który przywiózł do Polski 5 barek z drobnicą, powitali w Miłowie przedstawiciele Centralnego Zarządu Żeglugi Śródlądowej i Zarządu Żeglugi na Odrze oraz marynarze polskiego holownika „Gubin“.

NOWE LINIE ŻEGLUGI WIŚLANEJ

Przedsiębiorstwo Państwowe „Żegluga na Wiśle“ uruchomiło od 2 maja do 30 sierpnia br. dwie nowe linie turystyczne na trasie Warszawa — Płock i Warszawa — Gdańsk.

Zorganizowane wycieczki z zakładów pracy, liczące najmniej 10 osób, otrzymają 50 proc. zniżki. Turystom tym PTTK zapewnia w Płocku uzyskanie 100 miejsc noclegowych.

W br. będzie skrócony czas jazdy statku na trasie Warszawa — Gdańsk. Statek będzie przystawał jedynie przy większych miastach jak: Płock, Włocławek, Toruń i Grudziądz.

Również od 1 maja br. uruchomiono stałą linię na trasie Warszawa — Kazimierz. Statki wyjeżdżać będą z Warszawy w czwartki i soboty o godz. 16.30, a z Kazimierza do Warszawy w piątki i niedziele o godz. 17.00.

Jak pracują nasi transportowcy

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

WSPÓŁZAWODNICHTWO KOLEJARZY WĘZŁA RZESZOWSKIEGO

Kolejarze węzła rzeszowskiego biorą żywy udział we współzawodnictwie o wożenie ciężkich pociągów. W ciągu jednego miesiąca przeprowadzają oni około 2000 ciężkich pociągów na trasie Rzeszów — Kraków, przewożąc dzięki temu dodatkowo kilkadziesiąt tysięcy ton towarów.

Najlepsze wyniki w prowadzeniu ciężkich pociągów uzyskują: maszynista Kazimierz Bereś, który przewozi około 2000 ton miesięcznie ponad normę oraz maszynista Roman Laskowski; na wyróżnienie zasługują również dwaj pomocnicy Tomasz Brydak i Stanisław Mięksisz. (o)

PAROWOZOWNIA W MALBORKU PODPISAŁA ZAKŁADOWĄ UMOWĘ ZBIOROWĄ

Parowozownia w Malborku podpisała niedawno jako pierwsza w DOKP Olsztyn zakładową umowę zbiorową. Ma ona zabezpieczyć wykonanie i przekroczenie planu produkcji i wskaźników eksploatacyjno-technicznych oraz podnieść warunki bytowe i kulturalne pracowników przez podjęcie zobowiązań tak ze strony administracji jak i załogi parowozowni.

Załoga parowozowni zobowiązała się wykonać zadania planowe na rok 1955 w następującym zakresie: uzyskać przebieg parowozów w ruchu pasażerskim w 102%, a przebieg dobowy parowozu w ruchu towarowym w 100%, jak również zmniejszyć zużycie węgla obliczeniowego na 1000 btkm o 0,5%. Drużyny parowozowe z Malborka zobowiązują się ponadto przeprowadzić pociągi towarowe z 10% ponadplanowym obciążeniem, a załogi warsztatowe — zwiększyć ilość napraw rewizyjnych parowozów o 3,3% i rewizji okresowych wagonów towarowych o 1,3%.

Kierownictwo i rada zakładowa parowozowni zobowiązały się w zamian zabezpieczyć wykonanie i przekroczenie planu przyjętego przez załogę przez stworzenie warunków do pełniejszego rozwoju współzawodnictwa i racjonalizacji oraz upowszechnienie nowych form i metod pracy oraz ulepszenie organizacji pracy przez właściwe stosowanie procesów technologicznych.

W trosce o sprawną działalność bazy produkcyjnej administracja zobowiązała się do planowego przeprowadzenia remontów maszyn i urządzeń produkcyjnych.

Niezależnie od tego podjęto zobowiązania w dziedzinie poprawy warunków bezpieczeństwa pracy, wzmocnienia turystyki, rozszerzenia czasów pracowniczych i wagonowych, pogłębienia wiedzy zawodowej nowych kadr i poprawy warunków socjalno-bytowych pracowników (o).

8100 TON WĘGLA ZAOSZCZĘDZILI KOLEJARZE WARSZAWSCY

Ponad 8.100 ton węgla zaoszczędzili w I kwartale br. kolejarze DOKP Warszawa. Najwięcej węgla zaoszczędził węzeł warszawski. Na pierwszym miejscu znajduje się tu parowozownia Odolany, następnie Warszawa-Wschodnia i Warszawa-Praga.

PRZODUJĄCY MASZYNISTA

Jeden z najlepszych maszynistów Dolnego Śląska, Marian Fiet z parowozowni Wrocław-Główny przejechał na swej lokomotywie 141.209 km bez płukania kotła. W ciągu ubiegłych pięciu kwartałów M. Fiet wyeliminował 46 płukań kotła.

Maszynista Fiet należy także do czołówki mistrzów oszczędności węgla. Stosując mieszanki mułu, miału, przestaw i niesortu, zaoszczędził w roku ubiegłym ponad 852 tony węgla, a w pierwszym kwartale bieżącego roku przeszło 196 ton.

Za oszczędność paliwa i stan techniczny parowozu maszynista Fiet otrzymuje co miesiąc wysokie premie.

PROPORZEC PRZECHODNI DLA KOLEJARZY WARSZAWA-WILEŃSKA

Proporzec przechodni Zarządu Okręgowego ZZK oraz 15 tys. zł nagrody otrzymali kolejarze Warszawy-Wileńskiej za osiągnięte wyniki we współzawodnictwie o tytuł „Najlepszej stacji I klasy”.

W IV kwartale ub. r. Warszawa-Wileńska wykonała plan w 104,9 proc.

ZOBOWIĄZANIA KOLEJARZY WROCŁAWSKICH

Kolejarze wrocławscy podjęli zobowiązanie zaoszczędzenia w II kwartale 1.300 ton węgla, zaś drużyny parowozowe zobowiązały się przeprowadzić 2.628 pociągów ciężkich.

Przodujący maszynista Furmanowski z tegoż węzła zobowiązał się dla uczczenia 10 rocznicy wyzwolenia Dolnego Śląska sformować w ciągu II kwartału 97 pociągów ciężkich, zaoszczędzić 90 ton węgla oraz jeździć na parowozach bez awarii. Jednocześnie wezwał on wszystkich załogi parowozowe w kraju do współzawodnictwa.

TRANSPORT DROGOWY

PRZODUJĄCY KIEROWCY NA SAMOCHODACH MARKI STAR 20 W PKS

We współzawodnictwie w PKS bierze udział coraz więcej kierowców pracujących na samochodach ciężarowych marki Star 20, przy czym osiągają oni znaczne oszczędności. Do takich kierowców należą:

I. W okręgu Wrocławskim

1) Kierowca Adam G o ł d a z Ekspozytury w Legnicy, który — eksploatując samochód od samego początku — osiągnął przebieg międzynaprawy bez naprawy głównej 171.254 km. Plany eksploatacyjne wykonuje przeciętnie w 112%. Zaoszczędził 1450 litrów paliwa i ogumienia o wartości 3.795 zł.

2) Kierowca Władysław D o j l i d a z tejże Ekspozytury biorąc udział we współzawodnictwie pracy — wykonuje plany eksploatacyjne przeciętnie w 124%. Na samochodzie marki Star 20 osiągnął przebieg bez naprawy głównej — 164.940 km. Uzyskał oszczędności w postaci 3021 litrów paliwa oraz 4.218 zł na ogumieniu.

3) Kierowca Kazimierz Pleśniak z Ekspozytury w Wałbrzychu, który plany eksploatacyjne przeciętnie wykonuje w 113%, przy czym osiągnął oszczędności 1.185 litrów paliwa i 172.406 opono/km. Bez naprawy głównej przebył 115.714 km.

II. W Okręgu Poznańskim

1) Kierowca Józef Suterski z Ekspozytury Osobowej w Poznaniu jeżdżąc na autobusie marki „Star 50” nr rej. 45553 — osiągnął do dnia 28 lutego 1955 r. — 126.538 km przebiegu bez naprawy głównej. W okresie od sierpnia 1953 r. do stycznia 1955 roku zaoszczędził 3.343 litry paliwa. Bierze udział we współzawodnictwie i wykonuje plany eksploatacyjne z nadwyżką. Swoją postawą daje przykład dla pozostałych kierowców w dbałości o mienie społeczne. Autobus jego jest utrzymany wzorowo i w stałej gotowości technicznej. Przez okres pracy w PKS nie spowodował ani jednego wypadku ani awarii.

2) Kierowca Mieczysław Majcherek z Ekspozytury w Turku, który na samochodzie marki Star 20 osiągnął największy przebieg w ekspozyturze, wynoszący 147.434 km. Od 1953 r. osiąga systematycznie przodujące wyniki pracy. Na ogumieniu polskiej produkcji przejechał na 8-oponach „Stomil” od 45 — 65 tys. km. Osiąga oszczędność paliwa średnio w miesiącu do 100 litrów. Utrzymuje pojazd w gotowości technicznej przez 26 — 29 dni w ciągu miesiąca, wykonując plany eksploatacyjne w granicach 103 — 105%. Jest czynnym członkiem Klubu T i R propagując nowe metody pracy.

3) Kierowca Wacław Woźniak z Ekspozytury PKS w Kaliszu (stacja terenowa w Pleszewie), który na samochodzie

Star 20 nr inw. 12771 w czasie eksploatacji przebył 185.000 km zawsze z przyczepą. Bierze czynny udział we współzawodnictwie, wykonując plany eksploatacyjne w 110 — 125% przy czym osiąga oszczędności paliwa w stosunku miesięcznym 150 — 200 zł. Samochód utrzymuje w stałej wysokiej gotowości technicznej. (AŁ)

CENNE ZOBOWIĄZANIE PRACOWNIKÓW TRANSPORTU ZAKŁADÓW TŁUSZCZOWYCH IM. GEN. WRÓBLEWSKIEGO

Pracownicy transportu Zakładów Tłuszczowych im. gen. Wróblewskiego w Gdańsku postanowili w związku z uchwałami IV Plenum CRZZ wzmocnić walkę o oszczędność.

W tym celu zobowiązali się osiągnąć jak najlepszy współczynnik wykorzystania ładowności pojazdów oraz przez należyte konserwowanie zlikwidować do minimum ich awaryjność, zaostrzyć walkę o oszczędną gospodarkę paliwami i smarami oraz skrócić przez terminowy załadunek i wyładunek czas postoju wagonów i cystern kolejowych.

Zdając sobie sprawę, jak wielkie możliwości obniżki kosztów własnych tkwią w niewykorzystanych dotychczas rezerwach transportu, transportowcy Zakładów im. gen. Wróblewskiego zwracają się do wszystkich pracowników transportu zakładów podległych Centralnemu Zarządowi Przemysłu Tłuszczowego o podjęcie podobnych zobowiązań.

PRZODUJĄCY KIEROWCY SAMOCHODOWI DOKP LUBLIN

Kierowcy samochodowi DOKP Lublin byli inicjatorami współzawodnictwa międzydyrekcyjnego w gospodarce samochodowej. W ciągu 3 lat zajmowali oni pierwsze miejsce w tym współzawodnictwie, uzyskując dyplomy wyróżnienia, przyznawane przez Zarząd Gł. ZZK i Ministra Kolei oraz nagrody pieniężne.

Ostatnio, na naradzie roboczej z zakresu transportu samochodowego w Lublinie — kolejarze węzła lubelskiego otrzymali nowe prawa jazdy, jako pierwsi w województwie i pierwsi w kraju spośród kolejarzy.

Prawo jazdy I kat. i z numerem 1 otrzymał Stanisław Łozowski, b. kierowca, który w drodze awansu społeczniego został wysunięty na stanowisko kierownika mototrakcji. Prawo jazdy I kat. otrzymali również przodujący kierowcy: Marian Łączka (107.523 km bez kapitalnego remontu na samochodzie osobowym marki Skoda), Zygmunt Adamczyk, Wacław Kamiński, Stanisław Witak i Edward Urbański (99.000 km bez kapitalnego remontu na samochodzie ciężarowym marki Chevrolet) (o)

PORTY I ŻEGLUGA

S/S „KILIŃSKI” — PRZODOWNIKIEM PŁO

Komisja współzawodnictwa Polskich Linii Oceanicznych podsumowała ostatnio osiągnięcia pracowników i załóg statków PŁO za I kwartał br. Tytuł przodującej załogi i proporzec przechodni PŁO zdobyli marynarze z s/s „Kiliński”.

Statek ten od lipca ub. r. nie zawijał do krajowego portu, gdyż z rejsu dalekowschodniego został skierowany w październiku ub. r. do wietnamskiego portu Qui-Nhon, celem udzielenia pomocy narodowi wietnamskiemu w repatriacji ludności cywilnej i jej dobytku z południowego do północnego Wietnamu. Pływając od prawie roku w tropiku marynarze „Kilińskiego” wywiązują się dobrze z powierzzonego im obowiązku. Statek nie miał przestojów, ani nie zawijał do portu w celu dokonania napraw. Marynarze własnymi siłami usuwali trudności wynikające z tego, że „Kiliński” jako towarowiec w prowizoryczny sposób został przystosowany do przewozu pasażerów. Mimo oddalenia od kraju przez tak długi czas, załoga zgłosiła drogą radiową wiele cennych pomysłów racjonalizatorskich.

Drugie miejsce zajęli marynarze z m/s „Nowa Huta”, którzy obok osiągnięć eksploatacyjnych uzyskali najlepsze spośród naszych motorowców wyniki w gospodarce energetycznej, a według opinii inspektoratu PŁO statek jest utrzymany w bardzo dobrym stanie technicznym.

Na trzecim miejscu znalazła się załoga m/s „Mickiewicz”, która wykazała się najlepszymi osiągnięciami eksploatacyjnymi. W trosce o jak największe przyspieszenie rejsów i obniżkę kosztów własnych marynarze sami czyścili ładownie, budowali karale itp.

Dalsze miejsca w pierwszej dziesiątce przodujących jednostek zajęły załogi: m/s „Piast”, m/s „Edward Dembowski”, s/s „Lech”, m/t „Karpaty”, m/s „Przyjaźń Narodów”, s/s „Białystok” i m/s „Bolesław Prus”.

Jednocześnie komisja wyłoniła 3 przodujących w pracy marynarzy. Są to: Marian Mikołajczyk, młodszy marynarz z s/s „Hel”, Władysław Brakowski, smarownik z s/s „Kiliński” i Marian Rożniecki, steward z m/s „Nowa Huta”.

Poza tym, spośród kierowników poszczególnych działów na statkach tytuły przodujących w zawodzie uzyskali: kapitan, Andrzej Zborowski z s/s „Braterstwo”, z-ca kapitana do spraw KO, Ignacy Mojnowski z s/s „Jedność”, starszy mechanik, Stanisław Bartłomiej z s/s „Lech”, I oficer, Jerzy Żukowski z m/s „Bolesław Prus”, ochmistrz Józef Skorupiński z s/s „Bytom” i radiooficer, Antoni Lewicki z m/s „Generał Walter”.

WZRASTA TEMPO OBSŁUGI STATKÓW

Po szczytowym nasileniu przeładunków w pierwszych miesiącach br. — portowcy gdyńscy przeanalizowali swą pracę i wprowadzili nowe formy organizacji robót. M. in. w dniu 22 ub. m. przy obsłudze statku „Tramontana” zastosowano system pracy tzw. szerokiego frontu.

Bardzo dobre wyniki uzyskali portowcy także w dniu 24 ub. m. Dowiedziawszy się o trzeciej obniżce cen, brygady nr nr 106 i 104 z brygadziatą Pallachem i dźwigowym Klasą postanowili na cześć 1 Maja w rekordowym tempie obsłużyć m/s „Małgorzata Fornalska”.

Realizując to zobowiązanie brygady uzyskały rekordowy wynik przy załadunku szyn. Podczas 1 zmiany brygady 106 i 104 załadowały na statek 247 ton szyn, wykonując 467 proc. normy.

PIERWSZE SUKCESY RATOWNIKÓW W BIEŻĄCYM ROKU

W dniu 25 ub. m. ekipa Polskiego Ratownictwa Okrętowego ze statku „Neptunia” zameldowała o zrealizowaniu podjętego na cześć święta pracy zobowiązania. Ratownicy wydobyli ostatnio wrak holownika na 11 dni przed zaplanowanym terminem. Wrak został odholowany pod nabrzeże Przedsiębiorstwa Demontażu Wraków.

W czasie trwania prac członkowie ekipy wyremontowali jednocześnie we własnym zakresie 80-tonowy ponton. W pracach wyróżnili się: kierownik jednostki Kubicki, starszy nurek Lewicki oraz sekretarz podstawowej organizacji partyjnej PRO Kuźma.

O wykonaniu podjętych zobowiązań 1-Majowych doniosły także dalsze załogi jednostek PRO. M. in. załoga z s/s „Herkules”, stojąc w Gdyni w pogotowiu ratowniczym wyremontowała 80-tonowy ponton, skracając czas trwania prac o 10 roboczogodzin. Tym cenniejsze są zobowiązania obu załóg, że PRO boryka się z poważnymi trudnościami przy remontach potrzebnych do prac wydobywczych pontonów.

ZOBOWIĄZANIA MARYNARZY

Podczas obecnego rejsu m/s „Czech” zawinął do Burgas. W porcie tym marynarze podjęli zobowiązanie 1-majowe: skrócić o 19 godzin czas załadunku statku. Zobowiązanie to zostało wykonane. Dzięki dobrej organizacji pracy, załadunek skrócono o 23 godziny, co umożliwiło wcześniejsze wyjście statku z portu.

Załoga m/t „Współpraca” donosi, że realizując zobowiązanie dział maszynowy przeprowadził podczas postoju w porcie gruntowny remont maszyny głównej i mechanizmów pomocniczych. Wyróżnili się w tej pracy: II mechanik Andrzej Borowy, asystent maszynowy Franciszek Chmiel, smarownicy Julian Smoleński i Henryk Lange, wiper Andrzej Bartoszewski i Antoni Simukajtis.

Wykonując swe zobowiązanie 1-majowe, załoga s/s „Marian Buczek” we własnym zakresie oczyściła całkowicie ładownie po przewiezionym zbożu, co pozwoliło uniknąć 2-dniowego przestoju statku.

Dodatkowe zobowiązanie przesztatuowania 10 ton towaru dla przygotowania miejsca pod ładunek cebuli w Port

Saidzie podjęła załoga statku „Jedność“, uzyskując w ten sposób skrócenie o 8 godzin czasu postoju na porcie.

S/s „Białystok“ odbywał kolejny rejs. Załoga wykonywała zadanie, przewidziane planem podróży. Jednakże ciężka sztormowa pogoda uniemożliwiała podjęcie zaplanowanych prac remontowych. Gdy pogoda się ustaliła, w każdy dzień wolny od zajęć, kuli młotkami pokład. Pomagali im marynarze z załogi maszynowej, pokładowej i hotelu. W ten sposób, wspólnym wysiłkiem całego kolektywu plan wykonano, a nawet przekroczono. Załoga pokładowa kwartalny plan samoremontów za I kwartał br. wykonała w 116 proc., maszynowa — w 110 proc., a hotelowa — w 120 proc.

W pracach samoremontowych najbardziej wyróżnili się: Spanos, Cieśluk, Pocijewski i inni.

Młodzi marynarze z m/s „Mikołaj Rey“ podjęli szereg cennych zobowiązań dla uczczenia V Międzynarodowego Festiwalu Młodzieży i Studentów.

ZMP-owcy zorganizowali młodzieżową brygadę remontową w dziale maszynowym oraz wachtę młodzieżową w dziale pokładowym. Brygada remontowa zanotowała już pierwsze sukcesy. Członkowie brygady wymienili własnymi siłami głowicę prawego silnika oraz tłoku lewego silnika.

Młodzi marynarze podjęli także ostatnio prace przy konserwacji kuchni, łazienek oraz remoncie 2 tanków wodnych na śródokrećcu.

Nowe wydawnictwa transportowe

Podajemy wykaz książek z zakresu transportu kolejowego, drogowego i morskiego wydanych w ostatnich miesiącach nakładem Wydawnictw Komunikacyjnych. Książki te są do nabycia w księgarniach techniczno-gospodarczych „Domu Książki“.

TRANSPORT KOLEJOWY

Analiza wskaźników eksploatacji taboru — CECENIOWSKI ROBERT.

Analiza wskaźników eksploatacji taboru kolejowego w ujęciu matematycznym i metody stosowania wzorów, które ustalają charakter wskaźników. Książka dla pracowników kolejowych, oraz dla słuchaczy wyższych i średnich szkół kolejowych (Cena zł 7,10).

Analiza działalności gospodarczej kolei — CYWIŃSKI BOHDAN.

Analiza działalności gospodarczej kolei w ogólności oraz zasady i metody badania podstawowych elementów pracy kolejnictwa, a mianowicie: przewozów, eksploatacji taboru, utrzymania środków trwałych, zatrudnienia, gospodarki materiałowej, inwestycji i kapitalnych remontów wykonywanych we własnym zakresie, oraz analiza kosztów własnych i bilansów PKP (Cena zł 13,90).

Planowanie zaopatrzenia materiałowo-technicznego kolei — OŃKO WŁADYSŁAW.

System planowania zaopatrzenia kolei w materiały techniczne oraz główne zasady pracy służby zaopatrzenia. Książka dla pracowników zajmujących się planowaniem zaopatrzenia (Cena zł 12,05).

Organizacja ruchu kolejowego — PIELAS CZESŁAW.

Zagadnienia organizacji ruchu kolejowego, dostosowane do warunków pracy w naszym kolejnictwie, jak planowanie przewozów pasażerskich i towarowych, proces technologiczny pracy stacji, marszrutyzacja pociągów oraz kierowanie ich ruchem. Przykłady racjonalizatorskich metod pracy, stosowanych w tej dziedzinie na kolejach (Cena zł 13,90).

TRANSPORT DROGOWY

Konstrukcja i obliczanie samochodu — CZUDAŁOW E. A.

Opisy konstrukcji samochodów i sposoby rozwiązywania zagadnień techniki samochodowej. Wzory i metody kinematycznego i wytrzymałościowego obliczania mechanizmów samochodu i ich części podane są w zakresie potrzebnym do dobrego zrozumienia działania mechanizmów i zachodzących w nich procesów. Książka dla słuchaczy wydziałów samochodowych szkół wyższych oraz inżynierów samochodowych (Cena zł 46,30).

Ciągnik Star C-60 z naczepą D-60 — KARSCH RYSZARD.

Charakterystyki techniczne ciągnika i naczepy, opisy i działania poszczególnych zespołów oraz przepisy dotyczące docierania i normalnego użytkowania sprzętu. Książ-

ka dla kierowców i pracowników obsługi technicznej. (Cena zł 13,80).

Katalog części zamiennych samochodu Star W14 — SZAFRANIEC JÓZEF

Katalog zawiera charakterystykę techniczną, wykaz zespołów, numerowy i szczegółowy wykaz części zamien-nych samochodu samowyladowczego Star W14 i wykaz łożysk tocznych użytych w tym samochodzie (Cena zł 22,50).

Naprawa silników samochodów M-20 „Warszawa“ i „Lublin“ — WILCZYŃSKI KWIRYN.

Technologia naprawy silników samochodów „M-20 Warszawa“ i „Lublin“, tolerancja i pasowanie zasadniczych części, materiały i obróbka cieplna części naprawionych. Ponadto podaje główne czynniki określające konieczność naprawy silników oraz normy dopuszczalnego zużycia poszczególnych części (Cena zł 12,30).

TRANSPORT MORSKI

Przewóz ładunków morzem — KAŁACZEWSKI J. M.

Współpraca statku z portem, przygotowanie statku do przyjęcia ładunku oraz ogólne zasady ładowania i przewo-
zu, a więc ładowanie ładunków luzem, workowanych, w skrzyniach itp. (Cena zł 30,90).

Praca transportowo - spedycyjna portu morskiego — BRUCHIS G. E.

Książka niniejsza zapoznaje z zasadami pracy transportowo-spedycyjnej w portach ZSRR, z istniejącymi przepisami o organizacji i warunkach wykonywania operacji transportowo-spedycyjnych oraz z zasadami rozrachunku za te operacje (Cena zł 6,50).

Przeładunek drobnicy w beczkach i bębnoch. — MONGIRD ZBIGNIEW.

Manipulacje związane z przeładunkiem drobnicy w beczkach i bębnoch w portach morskich. Autor po krótkiej charakterystyce tych rodzajów opakowań omawia metody pracy i urządzenia, które stosuje się lub należałoby stosować przy przewozach wewnątrzportowych, piętreniu na placach i w magazynach oraz przy układaniu w ładowniach statków. Książka przeznaczona jest głównie dla robotników portowych. (Cena zł 3,10).

Rzeczoznawstwo i kontrola ładunków w transporcie morskim — REMINGER JERZY.

Książka poświęcona jest zagadnieniu rzeczoznawstwa i kontroli ładunków w polskich portach morskich. Odzwierciedla ona aktualny stan organizacyjny tej grupy usług w porcie oraz naświetla technikę pracy rzeczoznawców i pracowników przedsiębiorstw kontrolnych. Przeznaczona jest dla wszystkich pracowników związanych z obsługą przesyłek towarowych drogą morską. (Cena zł 8,20)

ZAKOŃCZENIE KONKURSU NA NAJLEPSZĄ RECENZJĘ KSIĄŻKI WYDAWNICTW KOMUNIKACYJNYCH

Komisja Wydawnictw Komunikacyjnych w składzie: 1) inż. Dombrowski Janusz, 2) inż. Kobyliński Janusz, 3) red. Witkowski Stefan — dokonała oceny nadesłanych recenzji, przyznając następujące nagrody:

1 nagroda 1.000 zł — inż. Umiński Witold, kierownik pracowni I.N.B.K. Nowogrodzka 55 — za dwie recenzje: 1) książka J. Mikulskiego „Elektryczne urządzenia bezpieczeństwa ruchu pociągów“ oraz 2) Jaros „Podstawy prostowania prądu zmiennego“.

II nagroda 750 zł — Tadeusz Mroczkowski, instruktor służby ruchu, zam. Łęborski ul. 15 grudnia 7, I p. za recenzję książki E. Horniak i K. Wędołowski „Sygnały kolejowe“.

2 III-cie nagrody: 500 zł ob. Ernest Walter, inżynier wynalazczości Warszawskiego P.R.D., Warszawa, ul. Wspólna 70 za recenzję ogólną o książkach drogowych.

500 zł Tadeusz Majewski, Warszawa-Praga, ul. Łochowska 32-23 za recenzję książki A. Tuszyńskiego „Samochodowe silniki wysokoprężne (Diesel)“.

C o c z y t a ć

ZARYS PRAWA PRZEWOZOWEGO

Poważnym osiągnięciem w dziedzinie prawa przewozowego było wydanie dekretu z 1952 r. o przewozie przesyłek i osób kolejami, co znacznie przyczyniło się do usprawnienia i podniesienia jakości pracy na PKP. Dekret wraz z przepisami wykonawczymi można pod względem formalnym, uważać niemal za pełną kodyfikację wewnętrznego kolejowego prawa przewozowego. Pod względem materialnym dekret dostosowuje przepisy przewozowe do naszych warunków ustrojowych, stwarzając podstawy prawne planowania przewozów i ujmując pracę kolei w ramy planowe.

Ostatnio ukazał się „Zarys Prawa Przewozowego“*), omawiający obowiązujące prawo kolejowe, samochodowe, lotnicze, na wodach śródlądowych oraz morskie.

Książka przeznaczona jest dla pracowników przedsiębiorstw transportowych i działów transportowych przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych oraz może służyć jako lektura dla studiujących zagadnienia transportowe w średnich i wyższych szkołach ekonomicznych. Jest to jedno z pierwszych wydawnictw, omawiających ogół norm prawnych obowiązujących w zakresie przewozu ładunków wszystkimi rodzajami transportu.

Właściwe omówienie prawa przewozowego poprzedza autor obszernym wstępem, obejmującym ogólne wiadomości o prawie ze szczególnym uwzględnieniem prawa cywilnego, a zwłaszcza zobowiązań i zagadnienia umowy przewozu. Słuszne w zasadzie umieszczenie takiego wstępu, pozwalające na lepsze wprowadzenie czytelnika w zasady prawa przewozowego, wydaje się jednak zbyt obszerne, jeśli się weźmie pod uwagę przeznaczenie książki. Podanie ogólnych wiadomości o prawie dla studiujących jest zbyt syntetyczne i dla właściwego opanowania zagadnienia wymagać będzie dodatkowych studiów; wątpliwe jest także, czy pozwoli praktykom transportowcom (nie prawnikom) na lepsze posługiwanie się przepisami prawa przewozowego. Np. omówienie zasad wykładni prawa może wprowadzić pewien chaos myślowy co do możliwości praktycznego jej stosowania.

Dalsza część książki poświęcona jest kolejowemu prawu przewozowemu. Autor omawia źródła prawa przewozowego, szczególnie zaś dekret o przewozie przesyłek i osób kolejami oraz międzynarodowe prawo przewozowe.

W oparciu o obowiązujące przepisy autor podaje zasady planowania i wykonania planu przewozów oraz omawia wszystkie zagadnienia związane z przewozem przesyłek, jak: zawarcie umowy przewozu, nadanie, dokumenty przewozowe, wydanie, zmiany umowy przewozu, zabezpieczenie praw i interesów kolei, wygaśnięcie zobowiązań i roszczeń, przedawnienie i prekluzję oraz odpowiedzialność i dochodzenie roszczeń.

W części poświęconej samochodowemu prawu przewozowemu omówiono krótko rodzaje usług transportowych, obowiązek przewozu i wynajmu pojazdów, zgłaszanie zapotrzebowania na usługi transportowe i regulowanie należności. Bardziej szczegółowo autor zajął się przewozem przesyłek i wynajmem pojazdów. W zakończeniu omówione zostało dochodzenie roszczeń.

Takie same zagadnienia porusza autor przy omawianiu lotniczego prawa przewozowego, prawa przewozowego na wodach śródlądowych oraz morskiego prawa przewozowego.

Zakończenie książki stanowi krótkie omówienie ubezpieczeń transportowych.

Jak więc widać z powyższego, książka obejmuje całość zagadnienia przewozu przesyłek wszystkimi rodzajami transportu i niewątpliwie będzie cenną pomocą, zwłaszcza dla rozpoczynających pracę w transporcie.

Pewnym jej brakiem jest jednak niedostateczne uwzględnienie przepisów wykonawczych, zwłaszcza przy omawianiu kolejowego prawa przewozowego. Dotyczy to np. przepisów bocznicowych, szczególnie ważnych ze względu na to, że, jak sam autor zaznacza, 80% przewozów (naładunków i wyładunków) odbywa się właśnie przy pomocy bocznic. Autor omawia wprawdzie przepisy bocznicowe, jednakże poświęca im niewiele miejsca, nie podając istotnych różnic pomiędzy poszczególnymi czynnościami związanymi z przewozem przy użyciu bocznic i torów ogólnoprzeładunkowych. A przecież przepisy bocznicowe zawierają szereg postanowień, które częściowo inaczej regulują niektóre zagadnienia aniżeli DKP. Dotyczy to np. plombowania wagonów, terminów wolnych od kar umownych za przetrzymanie wagonów itd. Taki brak powiązania z przepisami wykonawczymi istnieje także przy omawianiu obliczania kosztów przewozu, gdzie autor słusznie zresztą z DKP stwierdza, że przewoźne oblicza się na najkrótszą odległość taryfową pomiędzy stacją nadania i stacją przeznaczenia, podczas gdy przepisy wykonawcze podają szereg przypadków, przy których zasada ta nie jest przestrzegana.

Oczywiście są to drobne braki, których nie można było uniknąć ze względu na szczupłość miejsca tym bardziej, że książka ma na celu jedynie ogólne wprowadzenie czytelnika w samo zagadnienie i pomoc w zrozumieniu niektórych instytucji prawa przewozowego.

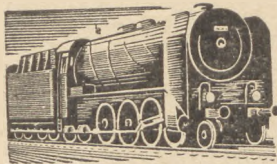
Dlatego też wydaje się, że spełni ona swoje zasadnicze zadanie, napisana jest bowiem przystępnie i omawia w zasadzie wszystkie najważniejsze zagadnienia.

I jeszcze jedno! Szkoda, że przy omawianiu poszczególnych problemów nie zostały umieszczone w nawiasach numery odpowiednich artykułów czy paragrafów poszczególnych aktów normatywnych. Ułatwiłoby to w znacznym stopniu posługiwanie się książką w praktyce i stworzyłoby pewność jakich części aktów normatywnych dotyczy omówienie.

Recenzję opracował Aleksander Żarkowski

*) Zbigniew Mika „Zarys Prawa Przewozowego“, Warszawa 1954 r. Wydawnictwa Komunikacyjne.

Z prasy fachowej



Kwietniowy numer ogólnego „Przeglądu Kolejowego” przynosi artykuł inż. M. Zbolewicza pt. „Racjonalizacja przewozów”, w którym autor przedstawia propozycje, zmierzające do bardziej oszczędnego wykonywania przewozów w drodze

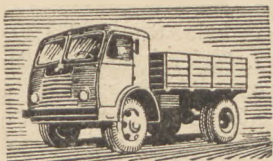
dogłębienia planowania. Innym, interesującym artykułem jest opracowanie inż. Cz. Pielasa „O technologicznych procesach pracy oddziałów eksploatacyjnych”; autor, wskazując na dotychczasowe doświadczenia z tego zakresu przedstawia wnioski, zmierzające do szerokiego wdrożenia procesów technologicznych do eksploatacji.

Inż. J. Skooci w artykule „Głos w dyskusji o pracy pociągów zmechanizowanych” wskazuje na istniejące niedociągnięcia na odcinku mechanizacji robót drogowych w transporcie kolejowym. Autor krytycznie omawia niektóre obecnie stosowane urządzenia dźwigowe i inne maszyny oraz wskazuje na zagadnienia organizacyjne, które powinny być rozwiązane dla prawidłowej pracy pociągów zmechanizowanych.

„Ruchowo-Handlowy Przegląd Kolejowy” z m-ca kwietnia zawiera m. in. interesujące opracowanie mgr. Fr. Doczekala pt. „Techniczna zdolność wyładunkowa bocznic”. Autor przeprowadza analizę technicznej zdolności wyładunkowej bocznic oraz omawia prawa i obowiązki kolei i posiadacza bocznic na tle obowiązujących od 1.1.1954 przepisów bocznicowych. W końcu artykułu autor omawia technikę obliczeń kar umownych i podaje przykłady w tym zakresie.

P. Zychowicz w artykule „Organizacja przewozów towarowych zgodnie z planem” porusza przede wszystkim, na tle wykonania przewozów w IV kwartale 1954 roku, niedociągnięcia związane z opracowywaniem planów przewozowych oraz z organizacją wykonywania planów.

„Sprawozdawczość statystyczna w pracy kolei” to tytuł artykułu K. Blotko, dającego pewną ocenę istniejącej sprawozdawczości statystycznej oraz pewne wnioski, mające na celu usunięcie dotychczasowych niedociągnięć i uproszczenie sprawozdawczości.



Kwietniowy (4) numer „Motoryzacji” otwiera krótki artykuł H. Kowalczyka zatytułowany: „Zmienić organizację transportu w budownictwie”. Autor tego artykułu, zwracając uwagę na niewłaściwości w organizacji transportu w resor-

cie budownictwa miast i osiedli, stawia słuszny wniosek powołania przedsiębiorstw branżowych podległych bezpośrednio Centralnemu Zarządowi Transportu.

W artykule pt. „Niewłaściwe prowadzenie kart drogowych pojazdów samochodowych — źródłem marnotrawstwa i wysokich kosztów transportu” jest przytoczony cały szereg konkretnych przykładów niewłaściwego wypełniania kart drogowych. Autor tego artykułu (El-jot) w zakończeniu wysuwa postulaty, które zapobiegłyby tym niewłaściwościom. M. in. porusza zagadnienie szkolenia służb dyspozytorskich, zaostrzenia kontroli, wprowadzenia sankcji karnych.

Bernard Grabowski w artykule „Wpływ szkolenia wewnątrzzakładowego na produkcję zakładu pracy”, w tymże numerze „Motoryzacji”, omawia zagadnienie szkolenia wewnątrzzakładowego w Zakładach Naprawy Samochodów.

Z pozostałych artykułów zamieszczonych w kwietniowym numerze „Motoryzacji” zainteresują naszych czytelników następujące opracowania: inż. Tadeusz Kadlec „Współzawodnictwo o miano najlepszego kierowcy reortu”, dr Władysław Górski „Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej (OC) i następstw nieszczęśliwych wy-

padków” oraz Julian Buriak „Zasady używania służbowych samochodów osobowych”.

„Technika Motoryzacyjna” w numerze marcowym z br. zamieszcza krótką notatkę z tablicami pt. „Ilość pojazdów mechanicznych świata”, z której wynika, że w 1954 r. kursowało na drogach kuli ziemskiej 81,9 miliona samochodów osobowych, ciężarowych i autobusów. Wliczając do tego wozy wojskowe, motocykle i ciągniki, otrzymamy cyfrę 97,7 miliona pojazdów mechanicznych.



Kwietniowy numer „Techniki i Gospodarki Morskiej” poświęcony jest pięcioleciu pracy Instytutu Morskiego, o którego działalności pisze we wstępnym artykule dyrektor I. M. inż. Z. Cwiek. Okres pięciolecia Instytut Morski zamyka I Sesja

Naukowa, która była przebiegiem jego działalności i osiągnięć w tym okresie. Dobrze się stało, że „Technika i Gospodarka Morska” poświęciła omawiany numer sprawom tejże Sesji, zamieszczając dla zapoznania szerszego ogółu zainteresowanych referaty lub ich streszczenia. W dziale organizacja pracy floty i portów podane są referaty przygotowawcze na I Sesję Naukową Instytutu Morskiego, organizowaną w związku z pięcioleciem. Są to referaty: „Efektywność inwestycji w transporcie morskim”, przygotowany przez mgr W. Rzepeckiego; „Wyznaczanie głównych parametrów techniczno-eksploatacyjnych statku optymalnego”, przygotowany przez mgr J. T. Hołowińskiego oraz „Stan zatrudnienia robotników portowych a intensywność obsługi statków”, przygotowany przez mgr Z. Pelczyńskiego.

Mgr Rzepecki omawia osobno efektywność inwestycji w środkach i w stałych urządzeniach transportowych, wskazując również na konieczność kompleksowej oceny efektywności, mając na uwadze jednolitość morskiego procesu transportowego.

Mgr Hołowiński wyjaśnia pojęcie i istotę statku optymalnego, wykresową metodę wyznaczania statku optymalnego i przedstawia rozwój dotychczasowych badań nad statkami optymalnymi.

Mgr Pelczyński przedstawia projekt ustalania stanu zatrudnienia robotników portowych w oparciu przede wszystkim o intensywność obsługi statków.

W numerze ósmym z bieżącego roku dwutygodnika „Życie Gospodarcze” w ramach cyklu artykułów — W dziesięciolecie Polski Ludowej — opublikowane zostało opracowanie Henryka Mąki pt. „Dziesięć lat sześcińskiego portu”.

* * *

W ostatnich dwóch numerach miesięcznika „Miasto” mamy do zanotowania dwa artykuły poświęcone zagadnieniom komunikacji lokalnej (miejskiej).

W numerze marcowym opublikowany został artykuł opracowany przez dwóch autorów E. Sobolewskiego i E. Tabaczyńskiego pt. „Uwagi o metodologii planowania miejskich przewozów pasażerskich”. Opracowanie zostało umieszczone jako głos w dyskusji nad artykułem inż. M. Barbickiego opublikowanym w nr 12 z 1954 roku mies. „Miasto” pt. „Uwagi w sprawie opracowania komunikacji miejskiej w planowaniu miast”.

W numerze kwietniowym mies. „Miasto” znajduje się interesujący artykuł J. Podolskiego pt. „Czas podróży w komunikacji miejskiej”. Autor, stwierdzając, że ok. 6 milionów korzysta w Polsce dziennie z komunikacji miejskiej, co zużywa średnio 3 miliony godzin (blisko 400 tys. dniówek roboczych), dochodzi do wniosku, że nadmierne zwiększanie odległości międzyprzystankowych, jak to miało miejsce w Warszawie, nie tylko nie skróciło, ale przeciwnie, przedłużyło średni czas podróży, aczkolwiek faktyczny czas przejazdu nie-
co się obniżył.

