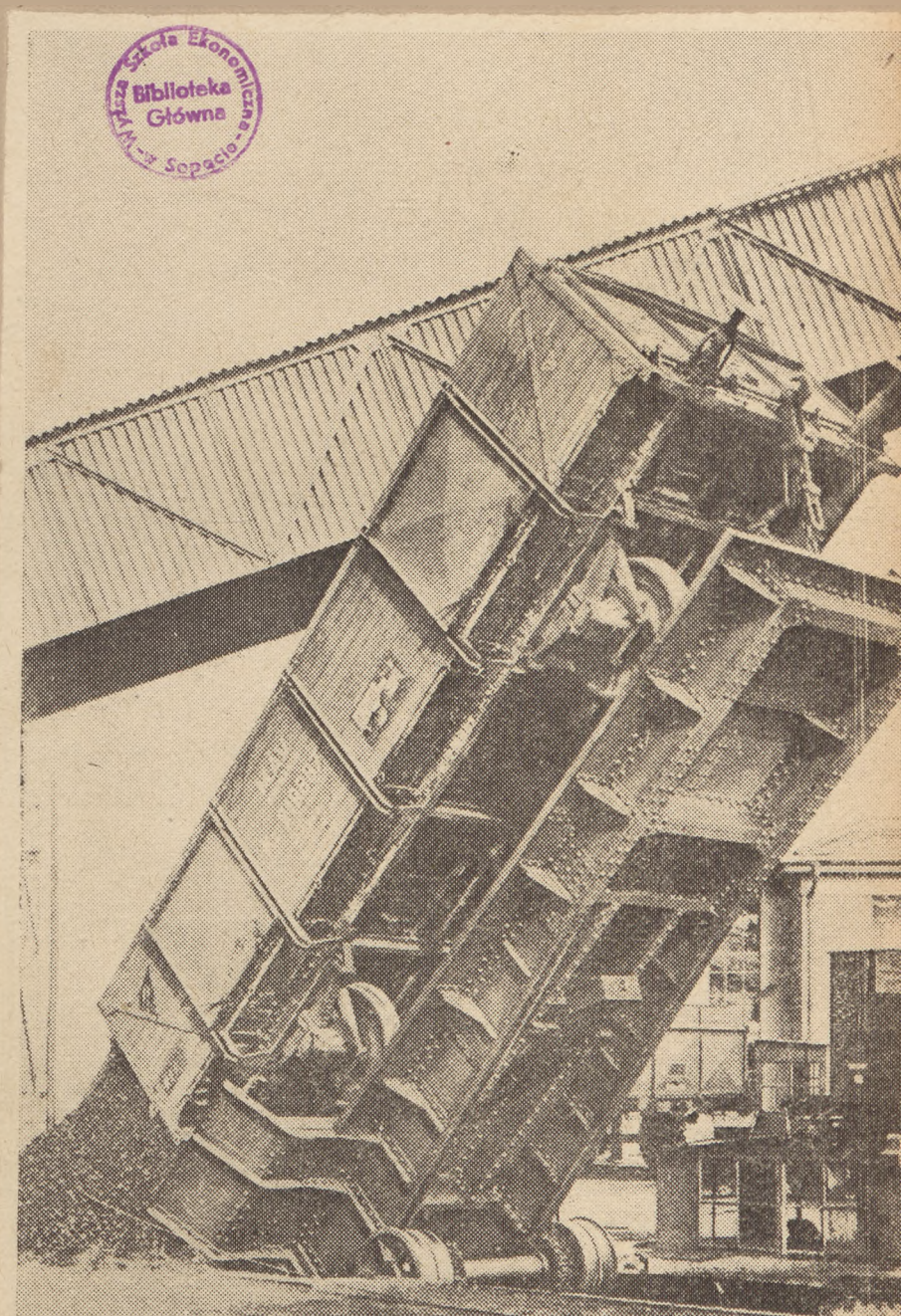


TRANSPORT

**MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY
EKONOMICIE TRANSPORTU**

**ROK VII
WARSZAWA
SIERPIEŃ
1955**

Nr 8



	Str.
H. MUELLER — Powiązać ściślej z potrzebami życia gospodarczego pracę Instytutów Naukowo-Badawczych transportu	225
WL. FITTKAU — Wpływ mierników eksploatacyjnych na koszty własne kolei	229
W. WITKOWSKI — Celowość zastąpienia przewozów stacyjnych transportem samochodowym	233
M. MADEYSKI — Badania nad historią transportu drogowego	235
J. MONDALSKI — Dotychczasowe osiągnięcia w walce o bazowość portów polskich	238
WL. GORSKI — O uporządkowanie prawa przewozowego	240

TRANSPORTOWCY PISZA

K. KOZIARSKI — O pracy górnośląskich kolei	242
Z. MILER — Wykorzystanie wagonów-cystern w przemyśle owocowo-warzywnym	244
T. KOWALSKI — Perspektywy aktywizacji żeglugi kabotażowej	245
OD NASZYCH KORESPONDENTÓW	245

DZIAŁ INFORMACYJNY

— Odległości przewozu w transporcie samochodowym	246
— Gospodarka etatami samochodowymi	247
— Opłaty za egzaminy kierowców	247
— Opłaty od środków transportowych i rowerów	248
— Zwolnienia od podatku gruntowego	248
— Czas pracy w komunalnych przedsiębiorstwach komunikacyjnych	248
TARYFY I ZARZĄDZENIA	

NOTATKI

— O wywrotnicy wagonowej	249
ST. PUNICKI — O elektryfikacji kolei	250
T. S. — Miejskie autobusy członowe	252

KRONIKA

H. M. — Z działalności Warszawskiej Sekcji Ekonomiki Transportu PTE	253
W. W. — Ze wspólnych prac Instytutu Transportu Samochodowego i Kolejnictwa	253
— Jak pracują nasi transportowcy	254

CO CZYTAĆ

Z. BIELECKI — Recenzja książki A. Czeżowskiego — „Przewóz samochodami i ciągnikami w kamieniołomach i kopalniach odkrywkowych węgla oraz rud“	(III str. okładki)
---	--------------------

Z PRASY FACHOWEJ

(IV str. okładki)

Zdjęcie na pierwszej stronie okładki przedstawia wywrotnicę wagonową produkcji węgierskiej.

Zdjęcia na stronie 225 przedstawiają przodowników pracy w transporcie kolejowym. Z lewej strony zdjęcie przedstawia przodującego ustawiacza stacji Stradom, ob. Leona Kołodziejczyka, który przetoczył ostatnio wraz ze swoją zmianą 22.000 wagonów bez awarii. Z prawej strony przodownika pracy — dyrektora ruchu Częstochowa Osobowa.

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. 2105 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. 1611. 27.VI.55. B-6-5475.



TRANSPORT

MIESIĘCZNIK



Rok VII

Warszawa, sierpień 1955 r.

Nr 8

H. MUELLER (Warszawa)

Powiązanie ściślej z potrzebami życia gospodarczego pracę instytutów naukowo-badawczych transportu

Opracowanie i realizacja planu 5-letniego wymaga uruchomienia w szerszym niż dotychczas zakresie prac naukowo-badawczych. W szczególności dotyczy to zagadnień ekonomicznych, których rozwiązanie stanowi wyjściową podstawę dla rozwiązań technicznych i eksploatacyjno-organizacyjnych. Potrzeby życia gospodarczego w zakresie tej kategorii zagadnień są dotychczas w znikomym stopniu zaspokajane przez prace instytutów transportu.

Rozpatrując problematykę ekonomiczną planu 5-letniego w transporcie, można ustalić następujące kategorie zagadnień, których prawidłowe rozwiązanie zapewni właściwy kierunek prac nad planem 5-letnim oraz stworzy ekonomiczne podstawy dla jego realizacji.

W pierwszym rzędzie wysuwa się zagadnienie określenia podstaw ekonomicznych dla podziału zadań przewozowych. Na tle ogólnej koncepcji komunikacyjnej należy stworzyć prawidłowe kryteria dla najbardziej ekonomicznego zaspokojenia potrzeb przewozowych w planie 5-letnim. W oparciu o tak ustalone kryteria należy określić zasady dla oceny efektywności inwestycji dokonywanych w poszczególnych rodzajach transportu.

Zagadnienie przyspieszenia obiegu środków obrotowych jest uzależnione m. in. od usprawnienia i ustalenia prawidłowej organizacji pracy transportu. Problem skrócenia odległości przewozu ładunków oraz użycia środków transportowych, zapewniających szybkie i najbardziej rentowne — z punktu widzenia gospodarki narodowej — przemieszczenie ładunków w warunkach naszego obszaru komunikacyjnego — jest jednym z podstawowych problemów planu 5-letniego w transporcie.

Opracowanie zasad i systemu bodźców ekonomicznych, zapewniających zwiększenie wydajności pracy transportu oraz kompleksowy i prawidłowy jego rozwój, a także zabezpieczający ogólnogospodarczą rentowność pracy transportu jest jednym z najistotniejszych problemów ekonomicznych, wymagających rozwiązania w zakresie związków ekonomicznych, jakie zachodzą pomiędzy transportem a obrotem towarowym.

Dalszym niezwykle ważnym problemem, w którego rozwiązaniu transport partycypuje także w poważnym stopniu, jest zagadnienie ujawnienia i prawidłowego wykorzystania rezerw siły roboczej. Mechanizacja prac przeładunkowych, właściwa organizacja zatrudnienia siły roboczej przy pracach za i wyładunkowych, oraz prawidłowa organizacja transportu wewnętrznego pozwoli na uwolnienie dużej ilości ludzi od ciężkich i pracochłonnych robót oraz wykorzystanie tych rezerw siły roboczej w innych dziedzinach pracy. Naukowe ustalenie wskaźników oraz obliczenie efektywności mechanizacji i organizacji procesów przeładunkowych stanowi także jedną z dotychczas niezaspokojonych potrzeb praktyki życia gospodarczego. Następnym podstawowym problemem ekonomicznym jest zagadnienie wykorzystania środków trwałych w transporcie.

Na pierwszy plan wysuwa się potrzeba określenia ekonomicznej granicy dokonywania kapitalnych remontów środków transportowych. Dotychczasowe poddawanie kapitalnym remontom przestarzałych typów parowozów i statków może powodować znacznie większe zużycie materiałów niż potrzebne to jest na wybudowanie nowych jednostek. To samo może dotyczyć kosztów robocizny, a niewątpliwie i eksploatacja przestarzałych jednostek powoduje większe koszty eksploatacji, niż to ma miejsce przy jednostkach nowo wybudowanych. Poważne rezerwy mogą być także ujawnione w zakresie wykorzystania zdolności produkcyjnej transportu. Ujęta z punktu widzenia optymalnego wykorzystania zdolności przewozowej rewizja przydziałów samochodów dla tzw. transportu własnego, dokonanie ekonomicznie uzasadnionego podziału zadań przewozowych pomiędzy różne formy organizacyjne i rodzaje transportu oraz ustalenie form eksploatacji, opartych na zasadach optymalnego wykorzystania zdolności przewozowej — może spowodować zmniejszenie potrzeby inwestowania w środki transportowe, przeznaczone dla obsługi obrotu towarowego.

Kluczowym zagadnieniem ekonomicznym w planie 5-letnim transportu jest także sprawa obniżenia kosztów materiałowych a w szczególności kosztów paliwa. Transport, jako jeden z poważniejszych konsumentów węgla i olejów napędowych, powinien stanowić odcinek najbardziej wszechstronnych zadań oszczędnościowych, opartych na naukowych badaniach.

Ustalenie ekonomicznie uzasadnionego zakresu działania transportu samochodowego, kolejowego i rzeczowego, opartego na badaniach kosztów przemieszczenia ładunków w różnych wariantach przewozów stanowi ważne zagadnienie, którego rozwiązanie decyduje także między innymi o uzyskaniu oszczędności w zużyciu paliwa *).

Rozpoznanie potrzeb komunikacyjnych poszczególnych rejonów kraju poprzez przeprowadzanie badań regionalnych pozwoli na prawidłowe sporządzenie bilansów taboru oraz zaplecza technicznego. Opracowanie bilansów ekonomiczno-transportowych poszczególnych rejonów kraju stanowi istotną potrzebę, w której zaspokojeniu powinny też wziąć udział pracownie planów regionalnych oraz WKPG.

Prace naukowe - badawcze powinny objąć swym zakresem także opracowywanie założeń dla zrationalizowania pracy transportu w obrocie krajowym i zagranicznym.

Ciekawym zagadnieniem dotychczas nierozpracowywanym ekonomicznie jest zagadnienie transportu rurociągami. Rozważenie tego zagadnienia powinny poprzedzić gruntowne prace i badania ekonomiczne przeprowadzone we współpracy i w oparciu o doświadcze-

*) W szczególności dotyczy to olejów napędowych.

nia ekonomistów — transportowców ZSRR i krajów demokracji ludowej. Badaniem powinny być także objęte sprawy podziału produkcji i organizacji wymiany w obrocie zagranicznym, ujęte z punktu widzenia oszczędności pracy transportu.

Jak wynika z powyższego, ogólnego zarysu bieżących potrzeb praktyki życia gospodarczego, większość zagadnień z zakresu planowania rozwoju i racjonalizacji pracy transportu powinna mieć odpowiednią podbudowę ekonomiczną. Z kolei trzeba rozważyć w jakim stosunku do wyżej omawianych potrzeb znajdują się prace wykonane przez instytuty naukowo - badawcze transportu.

Jeżeli przyjmiemy rok 1954, jako pierwszy rok rozwinięcia pełnej działalności ekonomicznej instytutów, a jednocześnie jeżeli weźmiemy pod uwagę, że jest to okres, w którym powinny być przeprowadzane prace naukowo - badawcze dla potrzeb planu pięcioletniego w transporcie, to można stwierdzić, że instytuty naukowo - badawcze mają jeszcze dużo do uzupełnienia w tym zakresie.

Instytut Naukowo - Badawczy Kolejnictwa w okresie roku 1954 wykonał prace ekonomiczne, które nie świadczą o kompleksowym ujmowaniu i stosowaniu gradacji w zakresie całokształtu zagadnień ekonomicznych, związanych z problematyką ekonomiczną transportu kolejowego w planie pięcioletnim. Tematy prac dotyczą stosunkowo niewielkich fragmentów zagadnień i nie dają konkretnych rozwiązań ekonomicznych, określając jedynie metodę, jaką należałoby zastosować dla osiągnięcia pożądanego efektu. Inne prace prowadzone przez Instytut, jak np. koordynacja przewozów kolejowych i samochodowych mają zaplanowane terminy, które przypadają na okres wykonywania planu 5-letniego, a więc są zaliczone do prac tzw. „perspektywicznych”.

Prace Instytutu Transportu Samochodowego z zakresu ekonomiki i organizacji transportu drogowego obejmują, podobnie jak prace Instytutu Kolejnictwa, stosunkowo niewielkie fragmenty zagadnień dotyczących problematyki ekonomicznej planu 5-letniego, a poza tym także nie dają konkretnych rozwiązań ekonomicznych. Tytuły obydwu prac ukończonych w roku 1954, a mianowicie „Metoda badania potoków ładunków” oraz „Sprawozdanie z zakresu zastąpienia przewozów statycznych i określonych bocznic transportem samochodowym” zwracają uwagę na zbyt szczupły zakres problematyki objętej pracami ekonomicznymi Instytutu w stosunku do potrzeb praktyki życia gospodarczego.

Stosunkowo najkorzystniejszy rezultat został osiągnięty w zakresie prac ekonomicznych przez Instytut Morski. Tytuły takich prac z roku 1954, jak: „Zagadnienie instrumentalizmu floty”, „Podstawowe mierniki produkcji transportu morskiego”, „Wyznaczenie optymalnego typu statku”, „Zagadnienie dzierżawy na czas statków obcych w gospodarce socjalistycznej”, „Metody obliczania stopnia mechanizacji prac przeładunkowych w porcie” świadczą o pewnym stopniu opanowania problematyki ekonomicznej. Wydaje się, że przy zwiększeniu stopnia przydatności tych prac dla potrzeb praktyki życia gospodarczego — zakres problematyki prac ekonomicznych Instytutu Morskiego może być właściwym zaczątkiem zaspokajania potrzeb transportu morskiego w zakresie opracowań naukowo - badawczych.

Jakie są przyczyny tak nikłego dotychczas udziału instytutów naukowych transportu w rozwiązywaniu zagadnień ekonomicznych wymagających oparcia o prace naukowo - badawcze. Ażeby tego rodzaju analizę przeprowadzić, wydaje się rzeczą korzystną oświetlić rolę i zadania oraz strukturę organizacyjną radzieckich instytutów, które mają już długoletnią praktykę, nasze zaś instytuty dopiero ją nabywają. Pozwoli to na oświetlenie różnic i wytyczenie drogi dojścia do osiągnięcia poziomu pracy instytutów w ZSRR, stosując oczywiście odpowiednią skalę porównawczą, wynikającą z różnych wielkości i warunków obydwóch obszarów komunikacyjnych. Ponieważ nasze instytuty transportu nie zdołały dotychczas uzyskać bezpośrednich doświadczeń, ze spostrzeżeń i obserwacji pracy instytutów radzieckich — można wykorzystać dla oświetlenia tego zagadnienia sprawozdanie prof. inż. W. Biernac-

kiego z pobytu w ZSRR pracowników krakowskiego Instytutu Obrabiarek i Obróbki Skrawaniem. Ze sprawozdania tego warto przytoczyć niektóre fragmenty, które mogą być ciekawe dla oświetlenia założeń i organizacji pracy naszych instytutów naukowo-badawczych transportu.

W ZSRR podstawowe założenia organizacyjne i zadania instytutów naukowo - badawczych określa się następująco: Instytuty naukowo - badawcze powinny jak najskuteczniej uczestniczyć w procesie wytwórczym, przyczyniając się do podnoszenia poziomu technicznego produkcji, do zwiększenia wydajności i jakości produkcji oraz do obniżenia kosztów własnych produkcji. Aby instytuty mogły sprostać tym zadaniom powinny być jak najściślej związane z tymi gałęziami produkcji, dla użytku których zostały powołane.

Przy organizowaniu pracy instytutów naukowo - badawczych obowiązują dwie podstawowe zasady:

1. aby zakres działalności instytutu był dostatecznie duży,
2. aby prace instytutu były prowadzone w sposób kompleksowy, tzn., aby obejmowały całość procesu produkcyjnego danej gałęzi produkcji.

Prace naukowo - badawcze prowadzone są w Związku Radzieckim przez instytuty Akademii Nauk ZSRR i republik związkowych, wyższe uczelnie (instytuty uczelniane i katedry), instytuty naukowo - badawcze przemysłowe i laboratoria zakładowe.

W instytutach Akademii Nauk prowadzone są prace nad zagadnieniami podstawowymi w ujęciu teoretycznym. Do zadań instytutów Akademii Nauk ZSRR należy uogólnianie naukowe doświadczeń i osiągnięć innych placówek naukowych. Do zadań Akademii Nauk ZSRR należy koordynacja prac naukowo - badawczych prowadzonych przez wszystkie placówki naukowe w kraju. Ponieważ możliwości materialne i kadrowe (pod względem ilości) instytutów Akademii Nauk są ograniczone, Akademia Nauk przekazuje po uzyskaniu zgody Rady Ministrów szereg prac do wykonania odpowiednio wyposażonym i posiadającym większe środki materialne instytutom resortowym.

Zakłady naukowe wyższych uczelni, mając węższe możliwości działania, rozwiązują raczej wycinkowe zagadnienia. W większości przypadków katedry i zakłady pracują w ścisłym powiązaniu z instytutami przemysłowymi. Powiązania te są bardzo często również natury osobowej, ponieważ wielu pracowników naukowych z wyższych uczelni pracuje równocześnie w instytutach naukowo - badawczych przemysłowych.

Do opiniowania planów prac, jak również sprawozdań okresowych i osiągnięć instytutów, powołana jest Rada Opiniodawcza z pierwszym zastępcą ministra na czele. W skład rady powoływani są przez ministra wybitni znawcy i specjaliści ze wszystkich dziedzin objętych działalnością instytutów. W znacznej części są to profesorowie wyższych uczelni. W skład tej rady wchodzi również dyrektorzy instytutów. Decyzje i opinie Rady Opiniodawczej wymagają zatwierdzenia ministra. Na podkreślenie zasługuje widoczna, wszechstronna opieka nad instytutami i bardzo żywy kontakt między ministerstwem a instytutami.

W każdym instytucie naukowym istnieje Rada Naukowa, stanowiąca organ doradczy dyrektora instytutu. W skład Rady wchodzi głównie odpowiedzialni pracownicy instytutu o odpowiednio wysokich kwalifikacjach naukowych oraz pewna ilość fachowców z danej dziedziny z zewnątrz instytutu. Procentowo stanowią oni około 15 do 20 procent. Są to przeważnie profesorowie wyższych uczelni i wybitni specjaliści z przemysłu. Radę powołuje dyrektor instytutu. Przewodniczącym Rady jest bądź zastępca dyrektora do spraw naukowych - technicznych (główny inżynier), bądź też sam dyrektor. Rada Naukowa stanowi w instytucie najwyższy organ opiniujący i orzekający o wartości pracy naukowej.

Metodyka pracy naukowej w instytucie jest następująca: Dla każdej pracy zostaje wyznaczony wykonawca. Wykonawca otrzymuje pewien określony okres czasu na opracowanie metodyki pracy na podstawie

studiowania literatury, wytycznych kierownika oraz własnej wiedzy. Opracowana metodyka zostaje następnie omówiona w gronie pracowników danego oddziału. Jeśli po takim omówieniu metodyka uzyska akceptację oddziału, a praca posiada duże znaczenie — odbywa się ponownie dyskusja i krytyka opracowanej metodyki na posiedzeniu Rady Naukowej. Metodykę pracy przedstawia jej przyszły wykonawca, koreferentem jest jeden z członków Rady. Dopiero po uzyskaniu pozytywnej opinii Rady Naukowej można przystąpić do wykonywania pracy. Analogiczne postępowanie następuje po zakończeniu pracy z zatwierdzeniem sprawozdania z pracy. Jest rzeczą charakterystyczną, że krytyka Rady Naukowej jest bardzo surowa i wszechstronna. Praca uzyskująca jej akceptację jest rzeczywiście wartościowa. Często zdarza się, że przedstawione prace muszą być uzupełnione lub opracowane po raz drugi.

Struktura rocznego planu pracy instytutu jest następująca:

1. plan prac naukowo - badawczych
2. plan wprowadzenia wyników prac instytutu do przemysłu
3. plan przygotowania materiałów wydawniczych.

W planie prac naukowo - badawczych zajmują:

— prace typu bieżącego — 15 — 20%, rezerwa na doraźną pomoc dla przemysłu (wg zarządzeń ministra — 10 — 15%, — prace naukowo - badawcze, zabezpieczające rozwój danej gałęzi przemysłu — resztę czasu. Czasokres tych prac wynosi przeciętnie 1 do 3 lat.

Instytuty nasze chcą osiągnąć podobny stosunek prac typu bieżącego do prac perspektywicznych. Czy w naszych warunkach jest to właściwe — szczególnie jeżeli chodzi o odcinek prac ekonomicznych?

Jak wynika z podanej na wstępie problematyki ekonomicznej istnieje u nas pilna konieczność bieżącego rozwiązywania zagadnień ekonomicznych i to zagadnień nie fragmentarycznych, ale ujmowanych kompleksowo w zakresie podstawowych zasad eksploatacji transportu. Stąd też wydaje się, że na obecnym etapie nie możemy pozwolić sobie na strukturę prac ekonomicznych, odpowiadającą stosunkowi prac typu bieżącego do prac perspektywicznych, które osiągnęły już instytuty w ZSRR. Wydaje się, że przy obecnym stanie braku rozwiązań ekonomicznych prawidłowy stosunek prac ekonomiczno-badawczych typu bieżącego do prac perspektywicznych, prowadzonych w okresie 1—3 lat, może i powinien się kształtować odmiennie, tj. powinien być dostosowany do potrzeb naszego etapu gospodarczego.

Jedną z podstawowych przyczyn małego zakresu oraz długiego terminu wykonywania prac ekonomicznych, prowadzonych przez instytuty, jest szczupłość kadry ekonomistów transportowców. W związku z tym wydaje się konieczne powoływanie przez zainteresowane instytucje zespołów dla opracowywania pilnych bieżących zagadnień ekonomicznych. W skład tych zespołów powinny wchodzić ekonomiści transportowcy z praktyki życia gospodarczego, którzy pod naukowym kierownictwem ekonomistów z instytutów naukowych prowadziliby prace naukowo-badawcze, mające na celu uzyskanie rozwiązań ekonomicznych, zaspakajających potrzeby bieżącej problematyki gospodarczej transportu.

Drugą przyczyną nikłych wyników na odcinku prac ekonomicznych jest tendencja instytutów do rozważania problemów teoretycznych, bez dokonywania prób ich rozwiązywania w oparciu o materiał faktyczny. Powszechnie nazywa się to w instytutach opracowywaniem metody.

Trzecią przyczyną jest tendencja do uzyskiwania materiałów wyłącznie drogą usługową, a nie metodyczną. Dla uzyskania materiału przede wszystkim powinny być wykorzystane w pełni publikacje i dane statystyczne już istniejące, z tym, że powinny być one przystosowane — poprzez dokonanie odpowiednich założeń i przybliżeń. Tego rodzaju organizacja pracy może znacznie skrócić czas prac naukowo-badawczych, wykonywanych przez instytuty.

Przystępując z kolei do rozważania zadań i form organizacyjnych współpracy instytutów naukowo - badawczych z praktyką życia gospodarczego — jest rze-

czą właściwą sięgnąć do wypowiedzi, które stanowią generalne wytyczne dla współpracy pomiędzy nauką a praktyką.

N. A. Bułganin — na Wszechzwiązkowej Konferencji Pracowników Przemysłu w maju br. stwierdził, że wprowadzania przodującej techniki i polepszenia organizacji produkcji nie należy traktować jako zjawiska izolowanego w oderwaniu od ludzi pracujących w produkcji. Bez szerokiego udziału robotników, techników, inżynierów, konstruktorów i technologów, bez stałej twórczej współpracy między pracownikami nauki a pracownikami produkcji do niczego się nie dojdzie.

Bolesław Bierut w referacie wygłoszonym na III Plenum KC PZPR powiedział: „Należy zerwać z metodami doraźnej tylko współpracy z nauką, ustalić w każdej gałęzi przemysłu węzłowe problemy długofalowej polityki technicznej, śmiało wspólnie z pracownikami nauki szukać dróg rozwiązania, walczyć o wkład polskiej myśli naukowej i technicznej do dorobku postępowej nauki i techniki świata”.

W „Prawdzie” z 30 maja 1953 r. czytamy: „Uogólnienie i szerokie rozpowszechnienie przodujących doświadczeń stanowi jedno z ważnych zadań placówek naukowo - badawczych. Praktyka wskazuje, że naukowe uogólnienie doświadczeń nowatorów produkcji i szeroka propaganda ich osiągnięć stają się dźwignią postępu technicznego we wszystkich gałęziach gospodarki narodowej”.

Prezes Akademii Nauk ZSRR prof. Niesmiejanow w dyskusji przed XIX Zjazdem KPZR określił rolę i zadania instytutów naukowo - badawczych w ZSRR następującymi słowami: „Badania naukowe stały się w wielu gałęziach gospodarki narodowej nierozdzielną częścią składową pracy praktycznej. Normalna droga rozwoju nauki, to droga od praktyki do naukowego uogólnienia i od nauki teoretycznej na powrót do wszechstronnego wzbogacenia praktyki”.

Zastanawiając się nad zadaniami naszych instytutów naukowych transportu w zakresie współpracy z praktyką można określić trzy zasadnicze zakresy tej współpracy:

1. podnoszenie poziomu technicznego pracy transportu,
2. zwiększenie wydajności pracy i jakości produkcji transportu,
3. obniżenie kosztów własnych pracy transportu.

Czynna współpraca instytutów z praktyką powinna już się rozpoczynać na etapie budowy planu pracy. Z doświadczeń dotychczasowych wynika, że przedsiębiorstwa transportowe i centralne zarządy mają trudności w formułowaniu swoich potrzeb badawczych w sposób naukowy, względnie określają te potrzeby bez przeprowadzenia dokładnej analizy i gradacji potrzeb. Z tego względu przeprowadzana przez instytuty ankietyzacja, mająca na celu rozeznanie potrzeb produkcji w zakresie prac naukowo - badawczych nie daje należytych rezultatów. Jedynie czynna pomoc instytutów w formułowaniu potrzeb w drodze bezpośredniego kontaktowania się pracowników instytutu z zainteresowanymi pracownikami produkcyjnymi oraz udział instytutu w naradach roboczych, zwoływanych dla tego celu przez zakłady pracy i centralne zarządy, może zapewnić wyłonienie decydujących ogniw w planowanej tematyce prac. Tego rodzaju współpraca instytutów z praktyką zmniejsza jednocześnie ilość wykonywanych prac pozaplanowych, które mają głównie swe źródło w niedostatecznym przeanalizowaniu potrzeb produkcji w okresie sporządzania planu prac naukowo - badawczych. Z doświadczeń radzieckich wynika, że korzystną formą powiązania planu pracy instytutu z produkcją jest wyznaczenie przez ministerstwo dla każdej pracy naukowo - badawczej jednego zakładu pracy współpracującego z instytutem. Zakład ten jest współodpowiedzialny za wykonanie tej pracy, wprowadzonej równoległe do jego planu technicznego. Zapewnia to współpracę zakładu z instytutem bez żadnych tarć i nieporozumień.

Wydaje się, że dla sformułowania tematyki pracy naukowo - badawczej instytutów może być także wyko-

rzystana pomocniczo platforma wymiany poglądów pomiędzy nauką a praktyką, stworzona w czasie przeszło rocznej pracy Sekcji Ekonomiki Transportu Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego.

Przedyskutowanie na specjalnie zorganizowanych dla tego celu konferencjach ekonomicznych problematyki ekonomicznej prac naukowo - badawczych instytutów przyczyniłoby się do uaktualnienia problematyki tych prac.

W ZSRR stowarzyszenia naukowe odgrywają poważną rolę w organizacji takich konferencji. Na konferencjach pracownicy naukowo poddają pod dyskusję nie tylko problematykę prac, ale także i naukowe uogólnienia, wynikające z prac naukowo - badawczych wprowadzonych do produkcji, a pracownicy produkcji dzielą się swymi produkującymi doświadczeniami w omawianym zakresie.

Rzecz jasna, że powyżej przykładowo wymienione działania stanowią jedynie aktualizację potrzeb w okresach opracowywania planu. Zasadniczą podstawą dla sporządzenia planu powinno być zawsze dokładne opisanie przez instytuty znajomości potrzeb bieżących i perspektyw rozwojowych pracy transportu. W tym celu wydaje się być niezbędne prowadzenie przez instytuty stałej działalności konsultacyjno - rejestracyjnej, mającej na celu ewidencję potrzeb transportu.

Przy omawianiu współpracy z praktyką należy także podkreślić rolę rad naukowych instytutów, które, grupując wybitnych pracowników nauki i produkcji, opiniują plany prac instytutów oraz sprawozdania z wyników prac naukowo - badawczych.

W świetle doświadczeń radzieckich działalność tak ustawionych rad naukowych wymaga uzupełnień, szczególnie w zakresie pogłębienia oceny wartości wykonywanych prac oraz oceny ich wykorzystywania przez praktykę życia gospodarczego.

Odrębnym, poważnym zagadnieniem jest powiązanie działalności ekonomicznej instytutów z działalnością techniki produkcyjnej oraz pracami katedr wyższych szkół ekonomicznych. Zagadnienia te wymagają obszernego naświetlenia i wyciągnięcia konstruktywnych wniosków i w związku z tym powinny być przedmiotem osobnego opracowania i odrębnej dyskusji pomiędzy katedrami ekonomiki transportu a instytutami oraz zakładami technicznymi.

Przechodząc do omówienia dalszych form współpracy należy zorientować się czy bogate wzory jakie dają nam doświadczenia radzieckie są przez instytuty transportu wykorzystywane w zakresie prac ekonomicznych instytutów.

Jedną z najwcześniej i najszerzej stosowanych w ZSRR form współpracy, która dała doskonałe rezultaty są brygady naukowo - produkcyjne, składające się z pracowników nauki i produkcji. Rezultatem pracy brygad naukowo - produkcyjnych jest znacznie szybsze opanowywanie twórczych procesów produkcyjnych w zakresie szeregu ważnych zagadnień, których rozwiązanie zostało podjęte wspólnie przez pracowników nauki i produkcji. U nas forma ta została zaledwie zapoczątkowana, a na odcinku opracowań ekonomicznych praktycznie jeszcze nie istnieje. Odwrotnie — próby wychodzące z praktyki życia gospodarczego, a dotyczące włączenia ekip roboczych instytutów naukowych kolejnictwa i transportu drogowego do prac zespołów produkcyjnych, mających na celu przyspieszenie tempa realizacji uchwały Prezydium Rządu nr 323/52 w sprawie przejęcia przewozów kolejowych na krótkie odległości przez transport samochodowy — napotyka na opory ze strony instytutów.

Praktyka życia gospodarczego wiedząc, że zakłady ekonomiki instytutów przeprowadzają badania nad zagadnieniem uzasadnionej ekonomicznie współpracy transportu kolejowego i samochodowego, ma prawo spodziewać się od instytutów uogólnień naukowych o nośności różnych wariantów przewozów i najpowszechniejszych typów węzłów komunikacyjnych. Ograniczenie dotychczasowych wyników prac do opracowania wytycznych dla jednego węzła i jednego rodzaju przewozów bez dokonania uogólnień nie daje jeszcze możli-

wości wykorzystania prac instytutu dla rozwiązania tego ważnego i aktualnego zagadnienia gospodarczego w skali całego kraju.

Potrzeby życia gospodarczego wymagają znacznego rozszerzenia działalności instytutów na odcinku badań i opracowań ekonomicznych. Dotychczasowy brak tego rodzaju prac powoduje poważne straty dla gospodarki narodowej. Brak należyście opracowanych i opartych na pracach naukowo - badawczych założeń ekonomicznych dla całego szeregu poczynąń w zakresie organizacji i techniki pracy transportu zwraca uwagę na konieczność organizacyjnego rozwiązania tej sprawy w oparciu o powołanie zespołów naukowo - produkcyjnych dla opracowywania ważnych zagadnień ekonomicznych, których wykonanie nie mieści się w możliwościach etatowych instytutów.

Drugą formą organizacyjną współpracy stosowaną powszechnie w ZSRR jest szeroko stosowany system zawierania socjalistycznych umów o współpracę między zakładami produkcyjnymi a instytutami. Niezależnie od tej formy współpracy istnieje także osobista współpraca pracowników instytutów z pracownikami produkcji. Indywidualne umowy o socjalistycznej współpracy stanowią zobowiązania pracowników nauki w przedmiocie konkretnej współpracy przy opracowywaniu określonych zagadnień. Poza tym działacze nauki biorą szeroki udział w radach naukowych, tworzone przez poszczególne zakłady produkcyjne. Rady te analizują najważniejsze zagadnienia techniczne, techniczno - ekonomiczne oraz organizacyjne, występujące w danym zakładzie pracy. O ramach takiej współpracy świadczą dane sprzed kilku lat, które stwierdzają, że same tylko instytuty i wyższe uczelnie Moskwy utrzymują bezpośredni kontakt i okazują praktyczną pomoc 500 zakładom przemysłowym. W Leningradzie np. ponad 33 tys. robotników, 14 tys. inżynierów, 4 tys. pracowników naukowych i ok. 1 tys. uczonych aktywnie współpracuje w radach naukowo - technicznych, brygadach i grupach naukowo - produkcyjnych.

Zakłady ekonomiki naszych instytutów transportu nie doceniają jeszcze ogromnej roli wychowawczej tych form współpracy ułatwiających wiązanie teorii z praktyką i ułatwiającej jednocześnie instytutom wdrażanie wyników swych prac, w której to dziedzinie instytuty napotykają na bardzo poważne trudności.

Poza tym popularyzacja wyników prac ekonomicznych instytutów nie znalazła jeszcze dostatecznie rozwiniętych form organizacyjnych. Wydaje się, że na tym odcinku wskazana jest jak najściślejsza współpraca pomiędzy Polskim Towarzystwem Ekonomicznym a zakładami ekonomiki instytutów, w ramach której mogą być organizowane naukowe posiedzenia dla przeprowadzenia dyskusji nad problematyką ekonomiczną zagadnień będących w trakcie opracowywania oraz zagadnień już opracowanych. Poza tym w ramach takiej współpracy mogą być ew. organizowane zespoły rzeczoznawców dla opracowywania konkretnych zagadnień, wynikających z dyskutowanej na posiedzeniach problematyki.

Odrębnym zagadnieniem w zakresie współpracy instytutów naukowych z praktyką życia gospodarczego jest sprawa szerokiego wdrażania w praktyce wyników prac naukowo - badawczych. W ZSRR od 1950 roku Akademia Nauk sporządza osobny plan wdrażania wyników prac naukowych. Opracowany został schemat klasyfikacyjny, pozwalający na śledzenie poszczególnych stadiów wdrażania. Schemat ten rozróżnia prace wdrażane przez opublikowanie, prace przygotowane do wspólnego uzupełnienia z instytutami resortowymi i placówkami produkcyjnymi, prace w stadium tego wspólnego uzupełnienia, prace przygotowane do badania i sprawdzenia w skali przemysłowej, prace w stadium sprawdzenia w przemyśle, prace przygotowane do wdrożenia i prace w stadium wdrażania. Wspomniane już powyżej umowy o socjalistycznej współpracy między instytutami a placówkami produkcyjnymi stanowią jedną z najważniejszych form wdrażania do praktyki wyników prac naukowych. W ZSRR jest konsekwentnie realizowana zasada, że zadania instytutów

nie kończą się z chwilą opracowania ważnego dla praktyki zagadnienia. Sprawa wykorzystania wyniku prac instytutu jest wspólną sprawą użytkownika oraz instytutu.

W Polsce od roku 1954 został wprowadzony do planów prac instytutów — plan wdrożenia prac zakończonych w ubiegłych okresach sprawozdawczych. Jak wygląda w praktyce wykonanie tego planu przez zakłady ekonomiki naszych instytutów naukowych transportu? Placówki produkcyjne oczekują w wyniku prac naukowo — badawczych konkretnych, rzeczowych wskazań oraz rozwiązań dotyczących podstawowych i konkretnych zagadnień ekonomicznych z dziedziny organizacji pracy, podwyższenia wydajności i jakości pracy oraz obniżenia kosztów własnych transportu. Zakłady ekonomiki instytutów opracowują natomiast i przekazują praktyce przeważnie dokumentacje metod i przebiegu badań i to nie zawsze w formie, która jest łatwa do przyswojenia przez personel placówek produkcyjnych zaabsorbowany pracą bieżącą. Zdarza się, że układ i język opracowania utrudnia także jego upowszechnienie w praktyce.

Analizując oceny użytkowników, dotyczące efektów wykorzystania wyników prac zakładów ekonomiki instytutów transportu, zwraca uwagę brak danych co do sposobu i terminu wdrożenia prac zakończonych. Oceny użytkowników stanowią przeważnie jeszcze jedną opinię o wykonanej pracy, a nie konkretne dane co do jej wykorzystania oraz praktycznego i konkretnego zastosowania w eksploatacji. Stan ten charakteryzują podane przez jeden z instytutów oceny użytkowników „Próba stwierdziła przydatność w/w metody”. „Opracowana metoda daje możliwości obliczenia wyników pieniężnych 4 podstawowych wskaźników”. „Opracowana metoda umożliwia zmniejszenie pracochłonności i kosztów rozliczeń” itp.

Charakterystyczna dla oceny użytkowej wartość prac instytutów przez praktykę życia gospodarczego jest wy-

powiedź, która miała miejsce w dyskusji nad sprawozdaniem z prac jednego z instytutów. Wypowiedź ta była następująca:

„Sprawy wdrażania wywołują duże trudności. Przedsiębiorstwa boją się wdrażania nowych prac, ponieważ wprowadza to zaburzenia w wykonaniu planu”.

Ogólnie można stwierdzić, że zakłady ekonomiki naszych instytutów transportu nie potrafiły dotychczas rozwiązać zagadnienia współpracy z praktyką w zakresie wprowadzenia do eksploatacji przedsiębiorstw transportowych wyników prac naukowo — badawczych, a zatem nie wykorzystywały dotychczas wskazań nauki i doświadczeń radzieckich, istniejących w bogatych i różnorodnych formach przy wdrażaniu wyników prac naukowo — badawczych.

W wyniku dokonanego omówienia powiązania potrzeb życia gospodarczego z pracą instytutów naukowo-badawczych transportu nasuwają się następujące zasadnicze wnioski organizacyjne:

1. Dla rozszerzenia tematyki prac ekonomicznych oraz pogłębienia ich wyników powinny być tworzone zespoły naukowo — produkcyjne.

2. Dla dostosowania wyników prac ekonomicznych instytutów do potrzeb użytkownika — przedstawiciela jednostki lub instytucji, która jest zainteresowana wprowadzeniem wyników pracy do eksploatacji, powinni brać stały i bezpośredni udział we wszystkich etapach wykonywania przez instytut pracy naukowo-badawczej.

3. Dla stałego i ścisłego powiązania prac ekonomicznych instytutu z potrzebami życia gospodarczego powinien być szeroko stosowany system umów o socjalistycznej współpracy.

4. Dla realnego i konkretnego wykorzystania przez praktykę wyników prac naukowo — badawczych powinno być wprowadzona ścisła kontrola terminowego wykonywania planu wdrożenia prac zakończonych przez instytuty naukowo — badawcze transportu.

WL. FITTKAU (Warszawa)

Wpływ mierników eksploatacyjnych na koszty własne kolei

Zwycięstwo nowych stosunków ekonomicznych w Polsce, podporządkowanie gospodarki narodowej interesom mas pracujących, zastąpienie kapitalistycznej anarchii w produkcji gospodarką planową — postawiło przed instytucją obrachunku kosztów własnych zasadniczo nowe zadania. Wynikały one przede wszystkim z nowej treści samej kategorii kosztów własnych.

W ustroju kapitalistycznym koszty własne odzwierciedlają istniejące w procesie produkcji antagonizujące sprzeczności między pracą a kapitałem, ponieważ nie przedstawiają one rzeczywistej wielkości włożonej pracy żywej i uprzedmiotowionej, a jedynie wysokość włożonego przez kapitalistę kapitału. W ten sposób, nie ujmując wartości dodatkowej, koszty własne służą do zamaskowania stopnia faktycznego wyzysku klasy robotniczej.

W ustroju socjalistycznym wysokość społecznych kosztów własnych produkcji określona jest przez wysokość rzeczywiście wydatkowanej na jej wytworzenie pracy żywej i uprzedmiotowionej (łącznie z wartością produktu wspólnego). Koszty własne natomiast pojędynczej gałęzi gospodarki narodowej lub też przedsiębiorstwa produkcyjnego nie zawierają wartości produktu wspólnego, będącej różnicą między wartością wydatkowaną przez robotników siły roboczej a otrzymanym ekwiwalentem; wobec tego można zadać na pozór słuszne pytanie, czy koszty własne w ustroju socjalistycznym nie zawierają powyżej wspomnianej sprzeczności. Odpowiedź na to pytanie jest prosta — nie. Powstała bowiem wartość produktu wspólnego nie jest przechwytywana, jak w ustroju kapitalistycznym, przez indywidualnego właściciela środków produkcji,

lecz przeznaczona jest na zaspokojenie potrzeb całego społeczeństwa, na tzw. spożycie społeczne, obronę kraju oraz na socjalistyczną reprodukcję rozszerzoną, bez której nieprawdopodobny byłby jakikolwiek rozwój społeczeństwa.

Tak więc uogólniając powyższe, można powiedzieć, że utrzymanie kategorii kosztów jest w rzeczy samej wyrazem świadomego wykorzystania prawa wartości w interesach gospodarki narodowej i całego społeczeństwa.

Koszty własne w indywidualnym przedsiębiorstwie produkcyjnym są najważniejszym wskaźnikiem oceny stopnia prawidłowości i rentowności jego gospodarki. Ich wysokość i dynamika w dużej mierze charakteryzują stan i tendencje rozwojowe gospodarki przedsiębiorstwa produkcyjnego, jego stopień wyposażenia techniczno-materiałowego i wydajności pracy. Dlatego też ściśle i szeroko rozwinięty obrachunek kosztów własnych jest nieodzownym elementem dla prawidłowego kierowania procesami produkcyjnymi i całą gospodarką danego przedsiębiorstwa. Szczególną uwagę winno się przywiązywać do obrachunku kosztów własnych, opartego na naukowych podstawach w przedsiębiorstwie gospodarującym na zasadach rozrachunku gospodarczego, zmierzającego do osiągnięcia największych efektów produkcyjnych w drodze mobilizacji i maksymalnego wykorzystania rezerw pracy żywej i uprzedmiotowionej, a bazującej na nieustannym porównywaniu nakładów pieniężnych poniesionych na wykonaną produkcję z wpływami z jej realizacji. Poglądzie rozrachunku gospodarczego w przedsiębiorstwie pociąga więc za sobą równocześnie konieczność

rozwinęcia teorii o obrachunku kosztów własnych, jego metod tak, aby umożliwiały one uzyskanie jak najbardziej wyczerpujących i wszechstronnych informacji o stanie gospodarki określonego przedsiębiorstwa, poszczególnych jego zakładów, czy nawet oddziałów. Niezmiernie ważne jest, ażeby metody obrachunku kosztów własnych dawały naukowe podstawy do realnego planowania kosztów własnych, uwzględniającego wpływ różnorodnych zmian, bądź to w istniejącym wyposażeniu techniczno-materiałowym, bądź też w samym tylko procesie technologicznym produkcji.

Zagadnienie obrachunku kosztów własnych jest szczególnie poważne w przedsiębiorstwie transportu kolejowego i to ze względu na jego rozmiar, rozprzeszczerzenie, złożoność struktury organizacyjnej, a przede wszystkim z uwagi na nadzwyczaj skomplikowany proces produkcji transportowej, nie spotykany w żadnej innej gałęzi produkcji materialnej.

Ogół zadań, jakie powinien spełniać prawidłowo ułożony obrachunek kosztów własnych przedsiębiorstwa kolejowego, można ująć w następujących punktach:

1) Zestawienie całkowitych kosztów i kosztów poszczególnych składników przedsiębiorstwa kolejowego z osiągniętymi wynikami produkcji przewozowej lub ruchowej, celem wykazania wielkości poniesionych nakładów pieniężnych na jednostkę produkcji oraz ich dynamiki (dla uwiawnienia dobrych lub złych stron gospodarki).

2) Funkcjonalne określenie wpływu planowanych zmian w organizacji procesu technologicznego produkcji lub w wyposażeniu technicznym na wielkość kosztów własnych, jako podstawa do planowania kosztów w racjonalnej, technicznie uzasadnionej wysokości.

3) Porównanie kosztów rzeczywistych z kosztami planowanymi i wykrycie czynników wpływających na sposób kształtowania się stosunku kosztów rzeczywistych do kosztów planowanych.

4) Ustalenie ekonomicznych podstaw do określenia opłat taryfowych za zrealizowaną produkcję przewozową w wysokości zapewniającej rentowność przedsiębiorstwa kolejowego.

Na kolejach polskich obrachunek kosztów własnych jest prowadzony wg metody opracowanej przez inż. Adama Krzyżanowskiego. Podstawą tej metody jest ustalenie zależności pomiędzy poszczególnymi pozycjami lub grupami kosztów, a określonymi miernikami eksploatacyjnymi, wyrażającymi pracę przewozową lub też ruchową kolei.

Do zasadniczych mierników przyjętych w obrachunku należą (literę duże oznaczają przyjęte symbole):

- A — liczba podróży i przesyłek,
- B — ciężar przesyłek w tonach,
- C — przebieg pociągów,
- Ct — czas przebiegu pociągów,
- D — przebieg osi wagonów,
- Dt — czas przebiegu osi wagonów,
- E — przebieg parowozów,
- Et — czas przebiegu parowozów,
- F — zużycie paliwa na parowozach.

Charakter zależności kosztów od powyższych mierników prostych, decyduje o przyjętym na kolei, a używanym też w literaturze fachowej podziale kosztów na koszty zależne od ruchu oraz koszty niezależne od ruchu.

Kosztami zależnymi od ruchu nazwano tę grupę kosztów, która w całości lub w określonej części zmienia się wprost proporcjonalnie do zmian odnośnego miennika eksploatacyjnego. Koszty te dzielą się w dalszym ciągu na koszty zależne od odległości przewozu oraz koszty niezależne od odległości przewozu.

Kosztami niezależnymi od ruchu natomiast nazwano te koszty, które są niezależne od mienników eksploatacyjnych, a więc nie ulegają w zasadzie zmianie mimo zmian wielkości i natężenia produkcji. Należy jednak zauważyć, że koszty te pozostają bez zmiany tylko w granicach najwyższego natężenia pracy przewozowej kolei i przy istniejącym stanie wyposażenia technicznego. Przekroczenie tej granicy wywołuje konieczność poczynienia dodatkowych nakładów inwestycyjnych, wskutek czego koszty niezależne od ruchu, zwane też kosztami stałymi, ulegną zwiększeniu.

Na podstawie statystycznych obserwacji ułożono tablicę zależności poszczególnych pozycji lub grup kosztów od odnośnych mienników eksploatacyjnych z podziałem na koszty ruchu towarowego i osobowego oraz na koszty wspólne, dzielone proporcjonalnie do mienników obu rodzajów ruchu. Równocześnie określono stosunki procentowe, w jakich należy zaliczyć określoną pozycję lub grupę wydatków na koszty określonego rodzaju produkcji przewozowej. W ten sposób tablica ta daje bezpośrednio odpowiedź, które pozycje i w jakich wysokościach należy zaliczyć na określony rodzaj ruchu i na określoną produkcję ruchową, wyrażoną w podanych prostych miennikach eksploatacyjnych.

Poza wyżej wymienionymi miernikami eksploatacyjnymi, posiadającymi charakter prosty, nieskomplikowany, istnieje na kolei szereg innych mienników o strukturze bardziej złożonej, których zmiany również wpływają na wysokość kosztów własnych. Zachodzi więc potrzeba określenia funkcjonalnych zależności pomiędzy tymi miernikami, a kosztami własnymi. Rozwiązanie tego zagadnienia służyłoby jako metoda oceny ekonomicznej zamierzonych zmian w eksploatacji, a tym samym przyczyniłoby się do racjonalnego i ścisłego, bo opartego na podstawach naukowych, planowania kosztów.

W 1954 r. została opracowana przez inż. Adama Krzyżanowskiego metoda ustalania wpływu zmian mienników eksploatacyjnych na koszty własne i na finansowe wyniki działalności gospodarczej kolei^{*)}, która mogłaby stanowić podstawę metodologiczną dla planowania kosztów z uwzględnieniem zmian niektórych mienników eksploatacyjnych i ich teoretycznie uzasadnionego wpływu na koszty własne. Praca wymieniona traktuje o wpływie na koszty własne 4-ch podstawowych mienników eksploatacyjnych: miennika wykorzystania ładowności wagonów, miennika wyzyskania siły pociągowej parowozu, miennika szybkości jazdy i miennika obrotu wagonu. Ponadto podano tam metody określenia dodatkowych efektów ekonomicznych zmian poszczególnych mienników. Jako podstawę metody przyjęto rozważania, jak zachowują się właściwe mienniki proste przy zmianie wielkości poszczególnych mienników złożonych, a tym samym zależne od nich koszty.

W dalszym ciągu artykułu podana będzie opracowana przez inż. Krzyżanowskiego metoda ustalania wpływu zmian pierwszych 3-ch mienników eksploatacyjnych na koszty własne, oraz pokrótce będą omówione wynikające z tych zmian dodatkowe korzyści ekonomiczne.

Miennik wykorzystania ładowności wagonów.

Przy rozpatrywaniu zagadnienia wpływu wykorzystania ładowności wagonów na koszty własne przyjęto za podstawę kwestię wydatkowania tzw. ładowności kilometrycznej na wykonanie określonej wielkości przewozów. Ładownością kilometryczną nazwano iloczyn sumy ładowności wagonów, wyrażonej w tonach na oś, przez przebieg tych osi. Jeżeli więc oznaczmy wielkość pracy przewozowej w netto tonokilometrach przez S, wydatkowaną ładowność kilometryczną przez Q, wtedy miennikiem wykorzystania ładowności wagonów R, będzie stosunek procentowy

$$R = \frac{S}{Q} 100 \quad (1)$$

Przy zmianie wielkości wydatkowanej ładowności kilometrycznej Q na Q' miennik wykorzystania ładowności wagonów również się zmieni i wyniesie

$$R' = \frac{S}{Q'} 100 \quad (2)$$

Z powyższych wzorów wynika (na podstawie przekształceń matematycznych), że wielkość ładowności kilometrycznej zużytej na wykonanie określonej pracy

Inż. A. Krzyżanowski „Ustalenie wpływu zmian mienników eksploatacyjnych na koszty własne i na finansowe wyniki działalności gospodarczej kolei” — nie wydana praca INBK.

przewozowej jest odwrotnie proporcjonalna do miernika wykorzystania ładowności wagonów i równa się

$$Q' = Q = \frac{R}{R'} \quad (3)$$

Jeżeli założymy, że przeciętna ładowność kilometryczna wagonów i stanu roboczego, potrzebnego do wykonania określonej wielkości przewozów masy towarowej jest constans (stała), to ich ładowność kilometryczna będzie wprost proporcjonalna do przebiegu ich osi, a zatem wraz ze zmianą Q na Q' zmienia się w pierwszym rzędzie przebieg osi wagonów, oznaczony jak wyżej przez D na D' , czas ich przebiegu Dt na Dt' oraz przebieg ciężaru własnego wagonów ($P_w - S$) na $(P_w - S)'$, gdzie P_w oznacza przebieg ciężaru brutto wagonów, S jak wyżej.

Przy dostatecznej dużej zmianie miernika wykorzystania ładowności wagonów, mogą ulec zmianie, poza w.w. miernikami, jeszcze przebiegi pociągów C na C' oraz ich przebiegu Ct na Ct' , a w związku z tym także i przebiegi parowozów E na E' oraz ich przebiegu Et na Et' oraz przebieg ciężaru brutto P_w na P_w' .

W pracy rozpatrzono odrębnie przypadki, gdy przebieg pociągów pozostaje bez zmiany oraz gdy ulega zmianie.

W pierwszym przypadku przyjęto, w oparciu o twierdzenie wynikające z wzoru (3), że zmiany określonych mierników eksploatacyjnych będą odwrotnie proporcjonalne do zmian miernika wykorzystania ładowności wagonów, a więc

$$D' = D \frac{R}{R'} \quad (4)$$

$$Dt' = Dt \frac{R}{R'} \quad (5)$$

$$(P_w - S)' = (P_w - S) \frac{R}{R'} \quad (6)$$

Pochodną zmiany przebiegu ciężaru własnego wagonów jest zmiana wielkości zużycia na parowozach paliwa, potrzebnego dla wykonania danej pracy przewozowej. Zmiana ta jest wprost proporcjonalna do zmiany poruszanego ciężaru, a więc w danym przypadku do zmiany przebiegu ciężaru własnego wagonów. Ponieważ część paliwa, potrzebna na poruszenie samego ładunku netto, jak również i ciężaru brutto parowozów pozostaje bez zmian, otrzymano ostateczny wzór na wielkość zmiany zużycia paliwa w następującej postaci

$$F' = F \left(\frac{2P_p}{2P_p + P_w} + \frac{S}{2P_p + P_w} + \frac{P_w - S}{2P_p + P_w} \cdot \frac{R}{R'} \right) \quad (7)$$

po przekształceniu

$$F' = F \left[1 - \frac{P_w - S}{2P_p + P_w} \cdot \left(1 - \frac{R}{R'} \right) \right] \quad (8)$$

Dla wyjaśnienia należy dodać, że zużycie paliwa na poruszenie ciężaru brutto parowozów liczono podwójnie z uwagi na zwiększony opór na jednostkę wagi parowozu.

W drugim przypadku, kiedy dostatecznie duże lub też dostatecznie małe wykorzystanie ładowności wagonów wpływa na zmianę przebiegu pociągów C na C' , zmienia się, jak już wspomniano, poza wyżej rozpatrzonymi następujące mierniki eksploatacyjne (i zależne od nich koszty): czas przebiegu pociągów Ct , przebieg parowozów E , czas ich przebiegu Et , przebieg ich ciężaru brutto P_p oraz jako pochodna tego ostatniego wielkość zużycia paliwa F .

Założono, że przeciętny ciężar brutto pociągów pozostaje bez zmiany, wobec tego przebieg pociągu C będzie proporcjonalny do przebiegu ciężaru brutto wagonów P_w , w części odnoszącej się do przebiegu ciężaru własnego wagonów (przebieg netto pozostaje bez zmia-

ny). W ten sposób całkowita zmiana przebiegu pociągu C na C' będzie równa

$$C' = C \left(\frac{S}{P_w} + \frac{P_w - S}{P_w} \cdot \frac{R}{R'} \right) = C \left[1 - \frac{P_w - S}{P_w} \left(1 - \frac{R}{R'} \right) \right] \quad (9)$$

Ponieważ pozostałe mierniki zmienne Ct , E , Et , P_p są w zasadzie proporcjonalne do przebiegu pociągów C , przyjęto, że wielkość ich zmian będzie stosunkowo równa wielkości zmiany miernika C . Zgodnie z uprzednio podanym twierdzeniem, że wielkość zużycia paliwa jest proporcjonalna do wielkości wykonanej pracy, otrzymamy, że zmiana ta odnośnie paliwa zużytego na pokonanie oporu ciężaru własnego samych parowozów tu wyniesie

$$F'_p = F_p \left[1 - \frac{P_w - S}{P_w} \left(1 - \frac{R}{R'} \right) \right] \quad (10)$$

Uwzględniając powyżej określoną zmianę zużycia paliwa, wywołaną zmianą przebiegu ciężaru własnego wagonów oraz zmianę zużycia paliwa potrzebnego na pokonanie zmienionego przebiegu ciężaru własnego parowozów, otrzymano całkowitą zmianę zużycia paliwa na parowozach, spowodowaną dostatecznie dużą zmianą miernika wykorzystania ładowności wagonów. Po dokonaniu wszystkich przekształceń matematycznych o'rzymano ostateczny wzór na wielkość zmiany w następującej postaci:

$$F' = F \left[1 - \frac{P_w - S}{2P_p + P_w} \left(1 + \frac{2P_p}{P_w} \right) \left(1 - \frac{R}{R'} \right) \right] \quad (11)$$

Proporcjonalnie do zmian powyższych mierników prostych zmieniają się zależne od nich koszty.

Miernik wyzyskania siły pociągowej parowozów.

Jest on drugim z kolei miernikiem eksploatacyjnym, którego zmiana wydatnie odbija się na kosztach własnych przewozów kolejowych. O znaczeniu jego polepszenia świadczy choćby rozmach, jakiego nabrał ruch współzawodnictwa w zakresie prowadzenia ciężkich pociągów oraz fakt premiowania z tego tytułu przodujących maszynistów.

Miernikiem wyzyskania siły pociągowej parowozów nazwano stosunek procentowy rzeczywiście wykonanej przez parowozy pracy przewozowej, wyrażonej w brutto-tono-kilometrach, do wielkości, którą mogłyby one wykonać przy całkowitym wyzyskaniu ich siły pociągowej.

Badanie wpływu zmian miernika wyzyskania siły pociągowej parowozów połączono z zagadnieniem zmiany miernika wykorzystania ładowności wagonów i rozważono następujące dwa skrajne przypadki. Jak zachowują się przyjęte w obrachunku mierniki proste w przypadku, gdy przy zmianie miernika wyzyskania siły pociągowej parowozów miernik wykorzystania ładowności wagonów pozostaje bez zmiany oraz gdy miernik ten ulega również zmianie. W obu przypadkach wielkość przewozów netto jest wielkością stałą.

1. Jeżeli przy zmianie miernika wyzyskania siły pociągowej parowozów M na M' , miernik wykorzystania ładowności wagonów R pozostanie bez zmiany, wtedy zmieni się tylko przebieg pociągów C , czas ich przebiegu Ct , przebieg parowozów E , czas ich przebiegu Et , przebieg ciężaru brutto parowozów P_p oraz wielkość zużytego paliwa F_p , tj. w części odnoszącej się do wydatkowanej na pokonanie oporu parowozów pracy T_p . Przebieg natomiast ciężaru brutto wagonów P_w oraz proporcjonalna doń praca parowozów T_w pozostają wielkościami stałymi.

Oznaczając przez T — pracę rzeczywiście wykonaną, T_p — pracę potencjalną parowozów, tj. tę pracę, którą mogłyby wykonać przy całkowitym wyzyskaniu ich siły pociągowej, miernik wyzyskania siły pociągowej parowozów równa się

$$M = \frac{T}{T_p} \cdot 100 \quad (12)$$

gdzie $T = T_p + T_w$, tj. pracy wydatkowanej na pokonanie oporu parowozów powiększonej o wielkość pracy wydatkowanej na pokonanie oporu wagonów.

Przy zmianie miernika wyzyskania siły pociągowej parowozów a stałym mierniku R

$$T' = T_p + T_w \quad (13)$$

Praca potencjalna T_p równa się iloczynowi siły parowozu Z przez przebieg parowozów równy przebiegowi pociągów C. Ponieważ wielkość Z jest stała, wielkość miernika T_z może się zmieniać tylko wprost proporcjonalnie do przebiegu pociągów,

$$\text{a więc } T'_z = Z \cdot C' \quad (14)$$

W danym więc przypadku, gdy R pozostaje wielkością stałą, zmiana miernika wyzyskania siły pociągowej parowozów

$$M' = \frac{T'}{T'_z} 100 \quad (15)$$

Uwzględniając wzory (12), (13), (14) i (15) otrzymano następujące równanie:

$$\frac{C'}{C} = \frac{M}{M'} \cdot \frac{T'_p + T_w}{T} \quad (16)$$

Przyjmując, że praca parowozów jest proporcjonalna do przebiegu ciężaru brutto samych parowozów, jak również i wagonów oraz że wielkość jej zmienia się proporcjonalnie do przebiegu pociągów — ostatni wzór przyjmie po dokonaniu przekształceń matematycznych następującą postać:

$$\frac{C'}{C} = \frac{M}{M'} \cdot \frac{2P_p \frac{C'}{C} + P_w}{2P_p + P_w} \quad (17)$$

stąd

$$C' = C \frac{P_w}{\frac{M'}{M} (2P_p + P_w) - 2P_p} \quad (18)$$

Analogicznie zmieniają się mierniki C_t , E , E_t i P_n , pozostające w stosunku prostym do przebiegu pociągów C. Ponadto w tym samym stosunku ulegnie zmianie wielkość zużycia paliwa na parowozach potrzebnego do przewiezienia ciężaru własnego parowozów, jako pochodna zmiany miernika P_n . Ponieważ ilość paliwa zużytego na wykonanie określonej wielkości pracy przewozowej składa się z pozostającej w tym przypadku bez zmiany części paliwa zużytego na poruszanie ciężaru brutto wagonów i ze zmiennej części F'_m , całkowita wielkość zmiany zużycia paliwa F' równa się

$$F' = F \cdot \frac{P_w}{2P_p + P_w} \left(\frac{M'}{M} \frac{2P_p}{(2P_p + P_w) - 2P_p} + 1 \right) \quad (19)$$

2. Zakładając, wraz ze zmianą miernika M, równoczesną zmianę miernika R rozpatrzono dwie możliwości: gdy zmiana miernika wykorzystania ładowności wagonów pociąga za sobą zmianę przebiegu osi wagonów D, czasu ich przebiegu D_t i ciężaru własnego wagonów ($P_w - S$), a w konsekwencji tego ostatniego, również zmianę wielkości zużycia paliwa potrzebnego na poruszanie ciężaru własnego wagonów F_w oraz gdy zmiana miernika wykorzystania ładowności wagonów powoduje ponadto zmianę przebiegu pociągów C, czasu ich przebiegu C_t , przebiegu parowozów E, czasu przebiegu parowozów E_t i przebiegu ich ciężaru brutto P_n , a w związku z tym także i zmianę wielkości zużycia paliwa potrzebnego na pokonanie oporu ciężaru własnego parowozów.

Rozpatrując możliwość pierwszą, autor wychodzi w swych rozważaniach z założenia, że zmienia się przebieg ciężaru własnego, wobec czego zmienia się także praca parowozów T na T' ; praca T, natomiast, z uwagi na niezmienny ciężar pociągów, pozostaje bez zmia-

ny. Wtedy zmiana miernika wyzyskania siły pociągowej parowozów będzie się równała

$$M' = \frac{T'}{T_z} 100 \quad (20)$$

Dzieląc wzór (20) przez (12) otrzymano, że

$$T' = T \frac{M'}{M} \quad (21)$$

Przyjmując, że praca parowozów powinna w zasadzie odpowiadać wielkości zużycia paliwa, otrzymano, z podstawienia do wzoru (8) (na zmianę zużycia paliwa wskutek zmiany R), że zmiana pracy T równa się

$$T' = T \left[1 - \frac{P_w - S}{2P_p + P_w} \left(1 - \frac{R}{R'} \right) \right] \quad (22)$$

Podstawiając do wzoru (22) wartość T' z wzoru (21) otrzymano następujące równanie:

$$\frac{R}{R'} = 1 - \frac{2P_p + P_w}{P_w - S} \left(1 - \frac{M'}{M} \right) \quad (23)$$

Zastępując we wzorze (4), (5) i (7) wielkość $\frac{R}{R'}$ jej wartością ze wzoru (23) otrzymano wielkość D' , D'_t i F' jako funkcje zmian miernika wyzyskania siły pociągowej parowozów M.

Rozważając drugą możliwość, tj. gdy poza powyższymi zmianami ulegają zmianie również pozostałe mierniki C, C_t , E, E_t i P_n , autor w zasadzie udowodnił, że miernik wyzyskania siły pociągowej parowozów pozostanie w tym przypadku wartością stałą.

Miernik szybkości jazdy.

W praktyce kolejowej rozróżnia się dwojaką szybkość jazdy pociągu: szybkość techniczną V_t , będącą ilorzem przebiegu pociągów przez czas ich czystej jazdy, oraz szybkość handlową V_h , wynikającą z powiększenia czasu czystej jazdy o wielkość czasu postojów pociągów. W związku z tym autor rozpatrzył dwa skrajne przypadki: jak zachowują się poszczególne mierniki proste, tudzież zależne od nich koszty po zmianie szybkości handlowej pociągów bez zmiany szybkości technicznej oraz przy równoczesnej zmianie szybkości technicznej.

Rozważając przypadek pierwszy autor wykazał, że przy zmianie szybkości handlowej zmieniają się tylko mierniki czasu przebiegu pociągów C_t , czasu przebiegu osi wagonów D_t oraz czasu przebiegu parowozów E_t . Wielkości tych zmian są odwrotnie proporcjonalne do zmiany szybkości handlowej i wynoszą:

$$C'_t = C_t \frac{V_h}{V'_h} \quad (24)$$

$$D'_t = D_t \frac{V_h}{V'_h} \quad (25)$$

$$E'_t = E_t \frac{V_h}{V'_h} \quad (26)$$

Ponieważ zmiany wielkości zużycia paliwa na parowozach wskutek zmian czasu postojów są bardzo nieznaczne, autor wypowiedział się za zupełnym ich pominięciem.

W drugim przypadku, oprócz określonych powyżej zmian mierników C_t , D_t i E_t , określono również wielkość zmiany miernika zużycia paliwa trakcyjnego, będącą funkcją zmiany wielkości pracy parowozów T. Wielkość T składa się z pracy parowozów, zużytej na pokonanie na linii prostej i poziomej oporu ciężaru brutto samych parowozów, ciężaru brutto wagonów oraz dodatkowej pracy na pokonanie oporu wzniesień i krzywizn.

Oznaczając przez

W_n — opór parowozów na linii prostej i poziomej,
 W_w — opór jednostkowy wagonów na linii prostej i poziomej,
 W_d — jednostkowy opór wzniesień i krzywizn otrzymano, że praca parowozów na pokonanie oporu pociągów wynosi

$$T = P_n W_n + P_w W_w + (P_n + P_w) W_d \quad (27)$$

Zmiana szybkości technicznej powoduje zmianę oporów jednostkowych ciężaru brutto parowozów i wagonów, stąd

$$T' = P_n W_n' + P_w W_w' + (P_n + P_w) W_d' =$$

$$= T \left[\frac{1 + P_n (W_n' - W_n) + P_w (W_w' - W_w)}{T} \right] \quad (28)$$

Przyjmując następnie, że wielkość zużycia paliwa F jest proporcjonalna do pracy T , otrzymano

$$F' = F \left[1 + \frac{P_n (W_n' - W_n) + P_w (W_w' - W_w)}{F} \right] \quad (29)$$

Pobieżna nawet analiza wykazuje, że wg powyższego wzoru wielkość zużycia paliwa trakcyjnego będzie rosła w stosunku wprost proporcjonalnym do wzrostu szybkości jazdy. Jest to na pozór słuszne, ponieważ opór jednostkowy ciężaru brutto wzrasta proporcjonalnie do kwadratu szybkości i stąd może się wydawać, że wielkość zużycia paliwa, jako proporcjonalna do wielkości wykonywanej pracy, również i w tym przypadku powinna wzrastać lub zmniejszać się w stosunku wprost proporcjonalnym. Ścisłe jednak obliczenia trakcyjne wykazują, że wzrost zużycia paliwa trakcyjnego następuje dopiero po przekroczeniu pewnej granicy szybkości, którą można by nazwać szybkością optymalną. Szybkość ta, różna dla poszczególnych typów parowozów, oscyluje wokół wielkości rzędu 40 km/godz. Każdy wzrost szybkości jazdy poniżej szybkości opty-

malnej powoduje zmniejszenie wielkości zużycia paliwa, powyżej natomiast tej szybkości — jego zwiększenie. Tak więc ostatni wzór na wielkość zmiany zużycia paliwa i zależnych od niego kosztów jest słuszny tylko częściowo i może być stosowany wyłącznie przy obliczaniu efektów kosztowych planowanej zmiany szybkości technicznej powyżej określonej granicy, oddzielnie dla każdego typu parowozów.

Dodatkowe wyniki ekonomiczne.

Poza zmianami kosztów własnych zależnych od ruchu, wszelkie zmiany mierników eksploatacyjnych wywołują dodatkowe wyniki ekonomiczne, które często mogą w znacznej mierze zadecydować o opłacalności określonej zmiany w procesie eksploatacji kolei.

W omawianej pracy określono dodatkowe wyniki ekonomiczne zmiany każdego z podanych mierników eksploatacyjnych oraz wyprowadzono wzory matematyczne, służące do obliczenia wielkości tych efektów. Podstawowym i pierwotnym efektem polepszenia mierników eksploatacyjnych jest zwiększenie zdolności przewozowej kolei, tzn. że kolej może wykonać w tym samym czasie i tymi samymi środkami dodatkowe przewozy. To z kolei pociąga za sobą następujące efekty finansowe:

1) dodatkowe przewozy wywołują wzrost kosztów zależnych od ruchu, koszty zaś niezależne pozostają bez zmiany; wskutek tego część kosztów niezależna od ruchu, przypadająca na jednostkę produkcji przewozowej, zmniejszy się, co prowadzi do zmniejszenia całkowitego jednostkowego kosztu tonokilometra;

2) dodatkowe przewozy będą mogły być wykonane istniejącym taborem wagonowym i parowozowym; w ten sposób uzyskuje się duże oszczędności inwestycyjne na taborze;

3) dodatkowe przewozy przyniosą kolei czysty dodatkowy dochód z tonokilometra w postaci nadwyżki wpływu taryfowego nad kosztem własnym zależnym od ruchu.

W. WITKOWSKI (Warszawa)

Celowość zastąpienia przewozów stacyjnych transportem samochodowym

Koordinacja przewozów w ogóle, a między transportem kolejowym i samochodowym w szczególności, jest zagadnieniem, które dopiero w warunkach szybkiego rozwoju gospodarki Polskiej Ludowej dojrzało do szybkiego i skutecznego rozwiązania. Koordinacja przewozów — to jeden z elementów planowej i oszczędnej gospodarki narodowej, realizującej wymogi prawa planowego i proporcjonalnego rozwoju. Zadanie jak najbardziej ekonomicznie efektywnego użytkowania środków produkcji, obniżki kosztów własnych jest zadaniem ważnym zarówno z punktu widzenia ekonomicznego, jak i politycznego. Realizacji tych zadań służy właśnie między innymi koordynacja pracy transportu kolejowego i samochodowego.

Jednym z odcinków pracy kolei są przewozy stacyjne i miejscowe. Do przewozów stacyjnych zaliczamy wszystkie te przesyłki wagonowe, których załadunek i wyładunek odbywa się w obrębie tej samej stacji. Ten odcinek pracy kolei został poddany, jako pierwszy, przez Instytut Transportu Samochodowego i Instytut Badawczy Kolejnictwa analizie dla określenia czy ekonomiczniej jest wykonywać wzmiarkowane przewozy koleją, czy transportem samochodowym.

Można by postawić pytanie, dlaczego analizę koordynacji między obu rodzajami transportu rozpoczęto akurat od przewozów stacyjnych, a nie od innego rodzaju przewozów, np. od przewozów na krótkie odległości, przewozów drobnicy, od zbadania rentowności utrzymywania kolei wąskotorowej itp.? W odpowiedzi należy stwierdzić, że w celu znalezienia wstępnej me-

tody obliczania kolejowych kosztów własnych było rzeczą najłatwiejszą przeprowadzenie badań tego właśnie odcinka pracy kolei.

Stacja, na której zostały przeprowadzone badania koordynacyjne, jest węzłową, rozrządową, podzieloną na kilka rejonów manewrowych. W przewozie stacyjnym nadawane są pojedyncze wagony, przy czym przewóz z punktu naładunku do punktu wyładunku odbywa się w ten sposób, że wagony są przekazywane z jednego rejonu manewrowego do drugiego. W związku z tym wyników badań prowadzonych przez oba Instytuty nie można uogólniać na innego rodzaju przewozy stacyjne, a mianowicie:

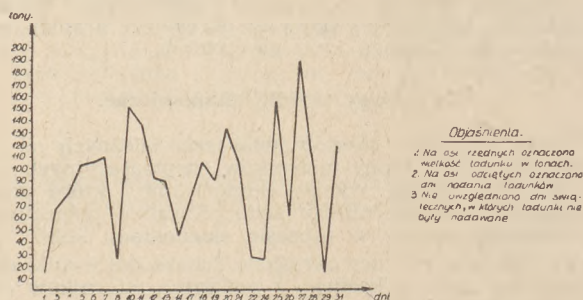
a) na przewozy stacyjne wykonywane parowozem pociągu zbiorowego na stacjach pośrednich,

b) jeżeli przewóz wagonu odbywa się bez zdawania go z jednego rejonu manewrowego do drugiego,

c) jeżeli przewozy stacyjne dokonywane są większymi grupami wagonów (poczynając co najmniej od 5 wagonów), zdających z jednego punktu ładunkowego do innego wspólnego punktu ładunkowego.

Studia nad zagadnieniem, czy i w jakich warunkach transport samochodowy może przejąć przewozy stacyjne, rozpoczęto od analizy wielkości nadawanej masy, jej struktury i relacji przewozowych, występujących w miesiącach sierpnia i października 1953 roku. Sierpień wybrano jako miesiąc, w którym występuje średnie nasilenie przewozów na kolei, październik zaś, jako miesiąc okresu intensywnych przewozów jesien-

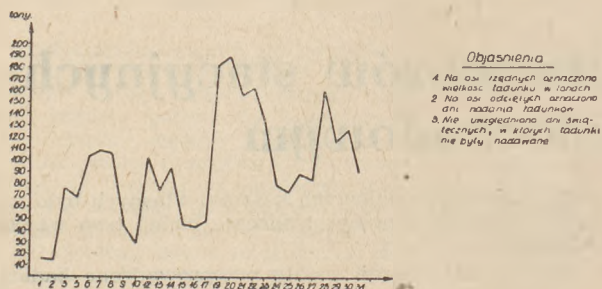
nych na PKP. Materiałem źródłowym, który posłużył do otrzymania tych danych, były tzw. grzbiety zgłoszeń przewozowych, znajdujące się w ekspedycji towarowo-przeładunkowej stacji.



Wahania przewozów stacyjnych w miesiącu sierpniu 1953r.

W wyniku obliczenia stwierdzono, że globalna wysokość przewozów stacyjnych za dwa badane miesiące wyniosła 4.927 ton. Stanowi to wprawdzie nieznaczny procent w stosunku do ogółu przerobionych przez stację wagonów w tym okresie, wpływają one jednak hamująco na pracę stacji a w szczególności na przedłużenie średniego czasu pobytu jednego wagonu ilo-stanu roboczego.

Różnica w wielkości ładunków przewiezionych w jednym i w drugim miesiącu wynosi tylko 10% ogółu masy ładunków na korzyść miesiąca października. W 93% z przewozów stacyjnych korzystały jednostki kolejowe w celu nadawania i otrzymywania tzw. przesyłek gospodarczych i służbowych. Jednostki te mają charakter przeważnie usługowy w stosunku do potrzeb stacji, a zakres i rytmiczność ich prac pozostaje w zasadzie w ciągu roku bez większych zmian i jest w niewielkim tylko stopniu związana z sezonowymi wahaniami przewozów. Można wyciągnąć więc wniosek, że wielkość przewozów stacyjnych nie ulega większym wahaniam na przestrzeni całego roku. Natomiast uderza w oczy duża rozpiętość wahań tych przewozów w ciągu miesiąca. Tak np. najniższa nadana masa ła-



Wahania przewozów stacyjnych w miesiącu październiku 1953r.

dunków w jednym tylko dniu miesiąca sierpnia wyniosła około 16 ton, a najwyższa około 190 ton, analogicznie w październiku, najniższa nadana masa wyniosła 15 ton, a najwyższa 200 ton (patrz wykres 1 i 2).

Analizując na wykresie wahania krzywej widzimy, że najmniejsze natężenie przewozów stacyjnych występuje na początku każdego miesiąca, a największe przypada na drugą połowę miesiąca. Natomiast w skali tygodniowej obserwujemy z reguły wzrost przewozów na początku tygodnia i po dniach świątecznych, a spadek na końcu tygodnia. Należy przypuszczać, że zastąpienie przewozów stacyjnych transportem samochodowym przyczyniłoby się do polepszenia regularności nadawania ładunków i zmniejszenia rozpiętości wahań, a to dzięki skróceniu czasu nagromadzenia ładunków w ilości wystarczającej do załadunku na wagon.

Badając rodzaj przewożonych ładunków, stwierdzono możliwość przejęcia wszystkich przez transport samochodowy.

Znając wielkość masy przewozowej, jej rodzaj i wahania w skali dwóch miesięcy, można było przystąpić do zbadania, jaka część masy przewozowej mogła być

przejęta przez transport samochodowy z punktu widzenia istnienia odpowiednich dróg dojazdowych do punktów ładunkowych na kolei, a jaka nie.

Stwierdzono więc, że w wielu przypadkach punkty ładunkowe znajdują się w miejscach niedostępnych dla transportu samochodowego. Tak np. z ogólnej liczby 45 relacji, występujących w miesiącu sierpniu, na transport samochodowy mogło przejść tylko 29 relacji, w październiku z 48 relacji — tylko 26. Następnie należało odrzucić z globalnej masy przewiezionych ładunków w obu miesiącach część przypadającą na relacje, które nie mogły być obsługiwane transportem samochodowym. W naszym przypadku część ta wyniosła 638,5 ton, co stanowi około 13% ogółu przewiezionej masy. Fakt, że tylko niewielka ilość masy przewozonej nie będzie mogła być przejęta przez transport samochodowy, nie jest przypadkowy. Przyczyna tkwi w tym, że w większości przypadków punkty ładunkowe niedostępne dla samochodu, są to najczęściej posterunki stacyjne, odcinki drogowe i inne drobne pomieszczenia służbowe, rozsiadane po stacji, a których jest tym więcej, im większa jest stacja. Otrzymują one i nadają przesyłki służbowe, których liczba jest poważna, lecz ze względu na ilość przewożonych ładunków nieznaczna.

Znając obecnie takie elementy, jak: wielkość przewozów za dwa miesiące, rozpiętość wahań na dobę oraz ich strukturę jakościową, mając przeprowadzone badania dróg dojazdowych — można przystąpić do obliczenia ilości i rodzaju potrzebnych pojazdów samochodowych, kosztów własnych zastępczego transportu samochodowego, kosztów własnych kolejowych, porównania kosztów własnych obu rodzajów transportu i efektów ekonomicznych, wynikających z zastosowania danego środka transportu.

Na badanej stacji z uwagi na rodzaj przewożonych ładunków (większość ładunków zaliczono do kategorii III klasy I) i na krótką odległość przewozu samochodem (średnia odległość przewozu 3,5 km) przyjęto, że pojazdem najbardziej nadającym się do zastąpienia przewozów stacyjnych będzie ciągnik z dwoma przyczepami o łącznej ładowności 6 ton. Wyliczenia potrzebnej ilości ciągników dokonano na podstawie zbędnych materiałów oraz doświadczeń miejscowej ekspozytury PKS. Obliczono w ten sposób, że dla przejęcia przewozów stacyjnych, przy dotychczasowej wielkości nadawanej masy potrzebna będzie praca trzech ciągników, kursujących w ruchu niewahadłowym.

Następnym etapem prac było obliczenie kosztów własnych zastępczego transportu samochodowego oraz porównanie ich z analogicznymi kosztami kolei.

Podstawą do obliczenia kosztu własnego transportu samochodowego były dane zaczerpnięte z miejscowej ekspozytury PKS. Następująca tabelka obrazuje kształtowanie się kosztów 1 tonokilometra ciągnika „URSUS” (zespół 6 ton) przy odległościach przewozu od 0,5 km do 10 km.

Odległość przewozu w km	0,5	1,0	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5
Koszt własny 1 tonokm w zł	6,87	4,35	3,48	3,06	2,80	2,64	2,46
Odległość przewozu w km	4,0	5,0	6,0	7,0	8,0	9,0	10,0
Koszt własny 1 tonokm w zł	2,42	2,29	2,21	2,15	2,21	2,07	2,04

Metoda obliczania kosztów własnych przewozów stacyjnych po stronie transportu kolejowego została opracowana przez Instytut Naukowo-Badawczy Kolejnictwa. Polegała ona na tym, że na badanej stacji obliczono wydatki wszystkich służb, poczynione w związku z pracą manewrową w analizowanym okresie i podzielono je następnie przez ilość wagonogodzin pobytu wagonów towarowych na stacji. W ten sposób otrzymano pełny koszt własny jednej wagonogodziny pobytu wagonu towarowego na stacji, a następnie na podstawie badań ustalono średni czas trwania jednego przewozu

stacyjnego Z porównania kosztów własnych obu rodzajów transportu wynika, że dla badanych przewozów zarówno koszty kolejowe, jak i samochodowe są mniej-więcej jednakowej wysokości, a różnica między nimi zupełnie nieznaczna.

Należy nadmienić, iż wobec faktu, że relacje nadające się do przejęcia przez transport samochodowy nie wymagają żadnych nowych inwestycji, a przejęcie przewozów stacyjnych nie wiąże się z koniecznością tworzenia żadnego nowego przedsiębiorstwa samochodowego lub rozszerzenia dotychczasowych, to problem ten został wyeliminowany z rozważań.

W ten sposób widać, że z punktu widzenia kosztów własnych przewozu zastąpienie przewozów stacyjnych przez wykonywane ciągnikiem nie przyniesie gospodarce narodowej żadnych większych oszczędności. Sprawdzenie jednak zagadnienia, czym powinny być wykonywane przewozy stacyjne — koleją czy samochodem, li tylko do problemu kosztów własnych, byłoby zupełnie nieprawidłowe.

Badania INBK dowiodły, że wagon użyty do przewozów stacyjnych przebywa średnio na stacji około 80 godzin, a ponieważ liczba wagonów, których ładunki mogłyby być przejęte przez transport samochodowy, wynosiła dla obu miesięcy 289, to, likwidując przewozy stacyjne, otrzymamy ponad 23.120 wagonogodz., które kolej może użytkować do wykonania racjonalnych dla niej przewozów na dalekie odległości.

Innym dodatkowym efektem ekonomicznym wynikającym z przerzucenia omawianych przewozów na transport samochodowy, jest możliwość skrócenia średniego czasu pobytu jednego wagonu i łostanu roboczego na danej stacji o około 12 minut.

Ponadto niezmiernie ważnym zagadnieniem jest skrócenie czasu dostawy przesyłek. Badania wykazały, że zastosowanie transportu samochodowego skróciłoby więcej niż 10-krotnie czas trwania jednego przewozu stacyjnego, a w ten sposób można by uzyskać skrócenie czasu obiegu wszystkich tych środków obrotowych, które znajdują się w przesyłkach stacyjnych

Widzimy więc, że likwidacja przewozów stacyjnych może po stronie transportu kolejowego przynieść szereg realnych korzyści gospodarce narodowej. Badania prowadzone nad tym zagadnieniem przez oba Instytuty dowiodły również, że dotychczasowa taryfa kolejowa, z której korzystają użytkownicy przewozów stacyjnych, jest od 40 do 50% niższa, niż ponoszone przez koleje koszty własne badanych przewozów; problem ten wymaga więc uregulowania.

Pozostało nam jeszcze odpowiedzieć na pytanie — w czym rękę powinien być skupiony tabor samochodowy, mający zastąpić omawiane przewozy. Wychoząc z założenia prawidłowej gospodarki taboru samochodowym, należałoby uważać, że przejęcia przewozów stacyjnych powinny dokonać gospodarstwa samochodowe przynależne kolei lub transport spółdzielczy. Przesyłki stacyjne są bowiem przesyłkami pochodzącymi niemal w 100% od jednostek kolejowych.

Na marginesie omawianego tematu warto stwierdzić, że w pierwszych przybliżonych obliczeniach kolejowych kosztów własnych wydawało się, że różnica w wysokości kosztów własnych między obu rodzajami transportu będzie bardzo wysoka na korzyść transportu samochodowego. Stąd też ob. W. Młodecki w swoim artykule opublikowanym na łamach „Transportu“ (nr. 9 str. 259, 1954 r.) mógł stwierdzić, że przejęcie przewozów stacyjnych przez zastępczy transport samochodowy obniży koszty własne o 40% przy zastosowaniu samochodu o ładowności 3 ton, a o 70% przy zespole o ładowności 17 ton. W świetle obecnie zakończonych badań, stwierdzenie to nie odpowiada rzeczywistości, gdyż koszty własne obu rodzajów transportu są mniej więcej równe. Ponadto nie można się również zgodzić aby zespół samochodowy o ładowności 17 ton był najwłaściwszym typem pojazdu nadającym się do przejęcia tych przewozów, a to ze względu na niewielką odległość przewozów (średnio 3,5 km) oraz na fakt, że zastosowanie proponowanych zespołów samochodowych nie prowadziłoby do ich należytej eksploatacji na tym odcinku pracy.

M. MADEYSKI (Warszawa)

Badania nad historią transportu drogowego

Nauka polska przeprowadza obecnie po raz pierwszy w jej dziejach kompleksowe, na olbrzymią skalę zakrojone badania poszczególnych okresów rozwojowych naszego społeczeństwa. Badania te obejmują wszystkie okresy rozwojowe naszego społeczeństwa, a ich już obecnie ogłaszane wyniki, np. dotyczące początków państwa polskiego czy też epoki odrodzenia, rzucają nowe światło na problemy błędnie ujmowane i wyjaśniane przez naukę burżuazyjną. Badania te prowadzone są w ramach wszystkich dyscyplin naukowych, a ich koordynowaniem i inicjowaniem zajmuje się Komitet Historii Nauki Polskiej Akademii Nauk.

Historia nauki jest dyscypliną naukową, zaliczającą się do grupy nauk społecznych, wchodzących w zakres materializmu historycznego, a więc nauk badających historię rozwoju społeczeństwa. Jak wiadomo, historia rozwoju społeczeństwa jest „przede wszystkim historią rozwoju produkcji, historią sposobów wytwarzania, które się kolejno w ciągu wieków zmieniają, historią rozwoju sił wytwórczych i stosunków produkcji między ludźmi“¹⁾.

Jeśli chodzi o badanie elementów sił wytwórczych i sposobów wytwarzania, to nie ulega wątpliwości, że wśród szeregu innych, zbyt mało poznanych jest transport — do pierwszej połowy ubiegłego wieku: drogowy i wodny. Dla uzyskania pełnego obrazu czynników wpływających na ogólny stan sił wytwórczych w każdym historycznym okresie rozwojowym naszego społeczeństwa oraz związków pomiędzy stanem tym a stosunkami produkcji, konieczne jest włączenie do pro-

gramu prac badawczych m. in. historii techniki transportu drogowego, jako dominującego do połowy ubiegłego wieku rodzaju transportu. Konieczność tę potwierdza zarówno cenna inicjatywa w tym zakresie Sekcji Historii Techniki i Nauk Technicznych Komitetu Historii Nauki, jak i wyniki wstępnej akcji przeprowadzonej przez Instytut Transportu Samochodowego.

W zakresie transportu drogowego, jako jednej z gałęzi produkcji materialnej, historia techniki zajmować się powinna badaniem społeczno-technicznej strony produkcji transportu drogowego, a więc:

a) ilościowego i jakościowego rozwoju drogowych środków transportowych;

b) związków jakie na każdym etapie historycznym istniały pomiędzy techniką transportu drogowego a ogólnym rozwojem społeczeństwa i kształtowaniem się stosunków produkcji, oraz

c) udziału twórczej myśli konstruktorów i wynalazców w rozwoju środków transportowych, a także działalności i roli organizatorów transportu oraz szerokich rzesz bezpośrednich producentów w zakresie wykonywania transportu.

Tak pojętym pracom naukowo-badawczym patronować może Historia Nauki sensu largo, tj. jako dyscyplina naukowa koordynująca i kierująca pracami różnych specjalistów, spotykających się w swych badaniach m. in. w problematyce historii techniki transportu drogowego²⁾.

Wysuwając technikę transportu drogowego jako problem prac naukowo badawczych, należy zdać sobie

¹⁾ J. Stalin „O materializmie dialektycznym i historycznym“ Zagadnienia Leninizmu. Książka i Wiedza 1950. str. 552.

²⁾ Por. K. Opalek: „Badania nad historią nauki“ Studia i materiały z dziejów nauki polskiej Nr 1 str. 18 i 19.

sprawę z jego wielkości i rozległości, przekraczającej znacznie codzienną naszą problematykę — transportu samochodowego. Jednakże, jeżeli ma być postawiony problem, a nie temat badań, jeżeli badać mamy społeczno-techniczną stronę produkcji transportowej w kolejnych formacjach społecznych, a nie tylko jeden z szeregu jej okresów, to nie możemy ograniczać się do niewątpliwie bardzo ważnego, wprawdzie na obecnym etapie decydującego, ale nie mniej nie pierwszego i nie ostatniego etapu rozwojowego transportu drogowego, jakim jest okres jego motoryzacji.

Dotychczasowe badania archeologiczne wykazały, że technika transportu drogowego ma za sobą ponad 5 tysięcy lat rozwoju, co wcale nie oznacza, że dalsze badania nie mogą granicy tej jeszcze bardziej przesunąć w głąb tysiącleci. W ciągu tych tysiącleci technika transportu drogowego przechodziła przez szereg etapów rozwojowych i skoków jakościowych, niedostatecznie jeszcze poznanych i powiązanych z rozwojem społeczeństw. Badania te, jeśli chodzi o czasy najdawniejsze, w głównej mierze opierają się na reliktach archeologicznych. Ale ilość relikatów archeologicznych dotyczących środków transportowych jest bardzo skromna, prawdopodobnie dlatego, że sprzęt ten, stojący poza domostwami, szybciej od innych sprzętów ulegał całkowitemu zniszczeniu. Skromny jest również materiał ikonograficzny i dokumentalny. Badania tych zabytków przeprowadzane są w zakresie poszczególnych nauk; gdyby je jednak zebrać, uporządkować, a dalszymi badaniami pokierować, tak jak to może uczynić Komitet Historii Nauki, to można by dojść niewątpliwie do bardziej wyczerpującego naświetlenia problemu. Na tę możliwość wskazują choćby zebrane materiały i ogłoszone tezy Józefa Matuszewskiego ³⁾.

Zarówno praca J. Matuszewskiego, jak i szereg innych ogłoszonych prac oraz przyczynków, ujawniają niektóre podstawowe problemy z zakresu techniki transportu drogowego, których wyjaśnienie przyczyniłoby się do lepszego poznania czynników wpływających na rozwój naszego społeczeństwa w poszczególnych okresach historycznych.

Można, rzecz jasna, postawić również pytanie, czy badania te będą miały jakieś praktyczne znaczenie dla obecnego naszego etapu, szczególnie jeśli uwzględnimy olbrzymie, jakościowe i ilościowe, różnice pomiędzy środkami transportowymi w przeszłości i dzisiejszymi. Odpowiedzią na to pytanie jest stwierdzenie, że samochód w jego współczesnej formie nie jest wynalazkiem „ex abstracto” ⁴⁾. Jest on jakościowo udanym rozwiązaniem całego szeregu kolejnych pomysłów, wynalazków i odkryć, a więc jest formą jakościową powstałą z ilości. I tylko w takim ujęciu samochód jako narzędzie motoryzacji transportu drogowego może stać się przedmiotem badań.

Motoryzacja transportu drogowego nie jest również czymś przypadkowym. Powstała ona i rozwijała się wskutek ujawnienia się konieczności rozwinięcia sił wytwórczych w transporcie w wieku XVIII i XIX. O ile najdawniejsze pomysły i wynalazki w tym zakresie były tylko konsekwencją dążeń do uniezależnienia się od siły uciągowej zwierząt, o tyle w całym okresie rozwoju naszego społeczeństwa istniała niewątpliwie społeczna potrzeba odpowiednio rozwiniętych środków transportu drogowego, a jej nader skromne stosunkowo zaspokojenie spowodowane było nie tylko trudnościami natury technicznej, ale w głównej mierze ówczesnymi stosunkami produkcyjnymi. Wielkość wynikającej stąd dysproporcji i jej skutków społecznych ⁵⁾ może być oceniona tylko na podstawie badań historycznych.

Rozwój pojazdów parowych od końca XVIII wieku był również konsekwencją społecznego zapotrzebowania na szybszy i sprawniejszy od zaprzęgu konnego środek transportu drogowego. Szczególnie ujawniająca

się w pierwszej połowie XIX wieku potrzeba przestrzennego uzupełnienia rozbudowywanej sieci kolejowej była silnym i decydującym bodźcem w kierunku prób zastosowania parowozu w transporcie drogowym, a następnie samochodów parowych i benzynowych.

Tak więc samochód należy uważać za uwielokrotnienie pojazdów konnych, a rozwój techniki motoryzacyjnej jako jeden z etapów rozwojowych transportu drogowego i sił wytwórczych w transporcie tym wykorzystywanych.

Zdajemy sobie sprawę jak ważne znaczenie dla obecnego naszego życia gospodarczego ma transport drogowy, ale daleko wyrażając znaczenie to odczuwamy, gdy skorzystamy z historii, nauki która uczy nas prawidłowo oceniać zarówno teraźniejszość, jak i to „nowe” które tworzyć będzie przyszłość transportu. Osiągnięcia obecnego transportu drogowego, oceniane tylko w porównaniu z rokiem 1945 czy okresem międzywojennym, dają inne ocenę niż w porównaniu z okresem sprzed 100 i więcej lat. Te ostatnie wskazują, że np. wspaniały rozwój techniki transportowej nie jest przez nas dostatecznie wykorzystany.

Wagę, celowość, a nawet konieczność badań w zakresie historii transportu drogowego zobrazować może kilka problemów przykładowo zaczerpniętych z dotychczasowych prac.

Zdajemy sobie sprawę np. że wędrowni ludów zarówno starożytnych jak późniejszych odbywały się łąkami, a więc przy wykorzystaniu jakichś drogowych środków transportowych. Jakość i ilość tych środków miały niewątpliwie wpływ na kierunek i zasięg wędrówek ⁶⁾. Nie jest o ile mi wiadomo, ostatecznie ustalone czy i w jakich wędrówkach brały udział plemiona, których potomkami jesteśmy, ale rozumiemy późniejsze związki pomiędzy usytuowaniem geograficznym naszych ziem a rozwojem naszego społeczeństwa i jego polityczną i gospodarczą historią. Być może zatem, że na nasze usytuowanie geograficzne poważny wpływ miały właśnie drogowe środki transportowe wędrujących plemion praslavian.

Inny przykład. Podobnie, jak w rozwoju samochodu, etapami były wynalazki poszczególnych mechanizmów np. dyferencjału, skrzynki biegów, osi skrajnej czy też ogumienia itp., tak i w rozwoju transportu zaprzęgowego ciągnącego się od zarania naszej państwowości, wynalazki okutego koła, podkowy czy ulepszonego zaprzęgu stanowiły poważne skoki jakościowe. Lefebvre de Noëttes np. udowodnił olbrzymi skok jakościowy pomiędzy starożytnym i nowożytnym zaprzęgiem konnym ⁷⁾. Skok ten ocenia J. Matuszewski na 80-krotne zwiększenie potencjału przewozowego zaprzęgu konnego. Rzecz jasna, że tak rewolucyjne zwiększenie potencjału przewozowego zaprzęgu konnego musiało mieć ogromny wpływ na ogólny rozwój sił wytwórczych. Niektórzy uczeni, być może przeceniając i wielkość skoku i jego znaczenie, wiążą skok ten z „tak zdumiewającym” rozwojem przemysłu i handlu eksportowego na Zachodzie ok. 1100 roku, że rok ten stanowiąc na przełomie między dwoma okresami feudalnymi ⁸⁾.

U nas skok ten nastąpił w okresie pomiędzy XI a XIII wiekiem, a jego skutki nie są jeszcze znane, mimo że prawdopodobnie zarówno chomąto, jak i podkowy w dużym stopniu decydujące o wydajności zaprzęgu, były wcześniej znane u słowian niż u ludów germańskich i romańskich ⁹⁾.

Wagę środków transportu drogowego dla rozwoju naszego społeczeństwa wypukła fakt, że po ówczesnych drogach handlowych, głównie równoleżnikowych a także w znacznej części południkowych handel musiał z nich korzystać.

³⁾ Por.: J. Matuszewski op. cit. Kwartalnik Historii Kultury Materialnej Nr 1-2/53 r. str. 80 oraz cytowane tamże źródła.

⁶⁾ J. Matuszewski op. cit.

⁷⁾ M. Bloch i R. S. Lopez wg. art. J. Matuszewskiego op. cit. str. 89.

⁸⁾ R. S. Lopez „Still another Renaissance wg. J. Matuszewskiego op. cit. str. 93.

⁴⁾ Józef Matuszewski „Początki nowożytnego zaprzęgu konnego” Kwartalnik Historii Kultury Materialnej Nr 1-2/53 r. i Nr 4/54 r.

⁵⁾ Por.: K. Marks i F. Engels „O materializmie historycznym” Książka 1948 str. 31.

Słaby rozwój drogowych środków transportowych powodował ogromne trudności gospodarcze poszczególnych regionów pozbawionych możliwości uzupełniania niedostatków np. urodzajowych lub odwrotnie, wywożenia i sprzedawania nadmiarów spowodowanych urodzajem.

Jeżeli np. w wieku XVI, który prawdopodobnie uważać można za przełomowy w rozwoju transportu drogowego, koszt przewozu zboża z południa na północ Polski wynosił ponad 200% ceny nabycia a żelaza 600% itp., to jasne się staje, że ówczesny transport miał poważny wpływ na rozwój gospodarki kraju. W tym samym wieku zorganizowana komunikacja regularna pomiędzy Krakowem i Wenecją również nie mogła być bez znaczenia, ale znaczenia tego nie umiemy jeszcze dostatecznie określić.

Szczególnie cenne będzie poznanie transportu regularnego i form transportu handlowego. W XVI wieku np. wyodrębnił się osobny zawód przewoźników, którym kupcy powierzali towary. A więc były to początki, jakbyśmy dziś określili — polskiej spedycji⁹⁾.

Obok komunikacji powszechnej wykonywanej przez poczty królewskie, a później rządowe, istniały poczty ziemskie i miejskie, w późniejszym okresie prywatne. Komunikacja ta była pierwszym etapem rozszerzania horyzontów myślowych i życiowych ludzi, do tej pory z braku środków transportowych przywiązanych na całe życie do rodzinnych okolic. Komunikacja ta, mimo że była droga a zatem i dostępna tylko dla niektórych zamożnych warstw, to jednak była elementem postępu i konsekwencją wielkiego zamówienia społecznego, ostatecznie dopiero rozwiązanego przy pomocy kolei i samochodu w ubiegłym wieku. Wydaje się, że osiągnięcia tej komunikacji są godne uwagi, skoro np. w pierwszych latach ub. wieku przewoży osób wykonywane były według minutowego rozkładu jazdy, „poczhalterzy“ opłacali podróżnym kary pieniężne za każdy kwadrans opóźnienia, a mieszkańcom miast prowincjonalnych zapewniano przyjazd do stolicy w godzinach rannych, aby po załatwieniu interesów w tym samym dniu wyprowadzić ich z powrotem¹⁰⁾. Jeszcze ciekawiej wypadnie np. porównanie szybkości komunikacyjnej przy złych ówczesnych drogach, wynoszącej dla poczty tzw. kurierskiej (na krótkich oraz średnich odległościach) — 16 km/godz., i dzisiaj osiągniętej przez autobusy szybkości komunikacyjnej 30—32 km/godz. mimo całego olbrzymiego, a jak okazuje się, niewykorzystanego przez nas postępu technicznego ostatniego stulecia¹¹⁾.

To są — rzecz jasna — ciekawostki, ale ciekawostki, za którymi kryje się właściwa głębsza problematyka postępu i rozwoju.

Szczególnie żywo rysować będzie się w pracach badawczych okres tworzenia się kapitalizmu, a z punktu widzenia środków transportowych, okres ostatnich dziesięcioleci lat komunikacji konnej, konkurencji pomiędzy pierwszymi liniami kolejowymi i dyliżansami, a przede wszystkim okres motoryzacji transportu drogowego, tj. ostatnich kilku lat ub. wieku i pierwszych 30 lat bież. wieku. Wiemy, że transport samochodowy rozwijał się w Polsce z dużym opóźnieniem w stosunku do krajów zachodnich. Ostatnie miejsce Polski w europejskich statystykach samochodowych nie było, rzecz jasna, przypadkiem. Zdajemy sobie sprawę, że mimo wielu indywidualnych wysiłków konstruktorów, techników i eksploatatorów, teoretyków i praktyków — transport samochodowy nie mógł się rozwinąć. Znamy i nawet możemy nazwać przyczyny tego zjawiska, ale pełną, źródłową ocenę dać mogą tylko systematycznie przeprowadzone badania dokumentów i materiałów, a także osobistego doświadczenia szeregu dziś jeszcze żyjących i czynnych transportowców samochodowych.

Istnieje jeszcze jeden moment, na który należałoby zwrócić uwagę.

Historię techniki motoryzacji do ostatnich lat znaliśmy tylko w jednostronnym naświetleniu historyków i autorów burżuazyjnych. Dopiero badania historyków radzieckich wykazały, że obok poczynąń angielskich, niemieckich, francuskich czy amerykańskich istnieje piękny dorobek wynalazców i techników rosyjskich. Obok Cugnota, Amadeusza Bollé, Benza, Dajmlera itp. pojawiły się nazwiska Połzunowa, Szamszurienki, Kostowicza i innych, przy czym okazało się, że nie zawsze pierwszeństwo myśli twórczej było tam, gdzie do tej pory wskazywano. Badania, o których mówimy, powinny pójść i w tym kierunku. Być może, że wśród zapomnianych polskich wynalazców innych dziedzin życia i techniki, obok Szczepanika, Łukasiewicza i innych znajdują się nazwiska, które do historii techniki transportu drogowego wprowadzą wkład polskiej myśli twórczej.

Byłoby błędem jednak ograniczać prace naukowe badawcze wyłącznie do przeszłości. Historia techniki transportu drogowego toczyła się wolno na przestrzeni wielu wieków, ale w ostatnich latach gwałtownie bieg swój przyspieszyła. Można by zaryzykować twierdzenie, że przyspieszenie historycznych dla transportu zdarzeń jest wprost proporcjonalne do zwiększającej się szybkości środków transportowych oraz ilościowego wzrostu przewozów. W ostatnich latach zmiany jakościowe następują tak szybko po sobie, że zaledwie zdążamy je zauważyć.

W naszym społeczeństwie szczególną uwagę zwrócić musimy na ilościowe i jakościowe zmiany ostatniego dziesięciolecia. Powstanie i organizacja socjalistycznego transportu drogowego, udział w jego budowie szerokiego mas, zwłaszcza licznych rzesz wynalazców i racjonalizatorów, nowe postępowe metody pracy, nowe formy organizacyjne itp., to przecież udział transportu drogowego w budowie socjalizmu, to co dzień narastająca historia, to co dzień powstające postępowe „nowe“. Dla przyszłych pokoleń, które będą badać i oceniać okres budowy socjalizmu w Polsce musimy zabezpieczyć nie tylko obiekty dzisiejszej kultury, ale również techniki, a nawet materiały i dokumenty dotyczące organizacji. Zwróćmy uwagę, czy wszystkie wynalazki i pomysły racjonalizatorskie zostają prawidłowo i dostatecznie wykorzystane, a ich pierwowzory. w formie modeli, rysunków czy innej dokumentacji zabezpieczone.

Prace podjęte w tym czy innym zakresie, w tej czy innej formie pod kierunkiem Komitetu Historii Nauki muszą mieć również wpływ na organizowane przez ITS we Wrocławiu muzeum. Wydaje się, że muzeum to powinno stać się „Muzeum Techniki Transportu Drogowego“, że powinno stać się placówką naukowo badawczą, której zadaniem powinno być:

- 1) ewidencjonowanie, gromadzenie i klasyfikowanie wszelkich dokumentów, obiektów oraz innych materiałów, obrazujących społeczno techniczną stronę transportu drogowego, zarówno w poszczególnych okresach rozwojowych społeczeństwa, jak i powstających w wyniku bieżącej działalności transportu drogowego, a które obrazują twórczą myśl ludzi pracujących w transporcie tym i ich obecny udział w budowie socjalizmu.

- 2) Badanie i naukowe opracowywanie poszczególnych zagadnień i okresów historii techniki transportu drogowego w oparciu o wieloletni program prac naukowo badawczych.

- 3) Nawiazanie współpracy z krajowymi i zagranicznymi instytucjami oraz osobami, których działalność naukowo badawcza wiąże się z przedmiotem działalności muzeum.

- 4) Udostępnianie i popularyzowanie dorobku naukowego muzeum oraz jego zbiorów.

Postawienie problemu nie wyczerpuje zagadnień związanych z prowadzeniem prac badawczych. Jest rzeczą oczywistą, że powołany zespół różnych specjalistów, również techników i praktyków, pod kierownictwem Komitetu Historii Nauk, będzie musiał określić dokładnie zakres badań, zarówno jeśli chodzi o podstawową problematykę, jak i badany okres czasu. Będzie musiał ustalić źródła i ich periodyzację i wreszcie badania te przeprowadzać a wyniki udostępniać wszystkim zainteresowanym.

⁹⁾ J. Rutkowski „Historia Gospodarcza Polski“ Książka i Wiedza 1953 str. 114.

¹⁰⁾ „Kareta kurierska Piotra Steinkellera między Warszawą a Krakowem“. Wiadomości handlowe i przemysłowe 1938 r. str. 961.

¹¹⁾ Regulamin pocztowy dla Księstwa Warszawskiego Warszawa 1808.

J. MONDALSKI (Gdynia)

Dotychczasowe osiągnięcia w walce o bazowość portów polskich

Dziesięciolecie polskiej gospodarki morskiej jest właściwą sposobnością do krótkiego przeanalizowania naszych osiągnięć w dziedzinie rozwoju obsługi liniowej w portach polskich.

Jest rzeczą powszechnie znaną, że o atrakcyjności portów stanowi przede wszystkim ilość i jakość połączeń liniowych, jakie wiąże je z portami świata. Linie regularne są niejako magnesem przyciągającym do portów masę towarową, dla której załadowcy szukają dogodnych możliwości przewozowych. O jakości oferowanych przez porty przewozów liniowych decyduje ich wysoki poziom organizacyjny (a więc ich częstotliwość i regularność) i jak najbardziej dogodne warunki taryfowe, a więc poziom stawek frachtowych.

Obsługa ładunków liniowych w portach polskich opiera się na trzech zasadniczych systemach przewozów: a) przewozy liniami lokalnymi, b) przewozy bezpośrednie liniami oceanicznymi, c) przewozy liniami oceanicznymi z przeładunkiem (za konosamentami bezpośrednimi). We wszystkich trzech systemach przewozów z portów polskich uczestniczą linie polskie i linie zagraniczne.

Przewozy liniami lokalnymi

Linie lokalne, które określa się również jako linie bliskiego zasięgu, dokonują przewozów w relacjach skandynawskich, Morza Północnego i zach. Europy. Gwarantują one regularną obsługę w okresach od 7 — 14 dniowych najważniejszych portów Finlandii, Szwecji, Danii, Norwegii, Anglii, NRD, Niemiec zach., Belgii, Holandii i Francji. W obsłudze tej relacji uczestniczą przede wszystkim linie eksploatowane przez Polską Żeglugę Morską w Szczecinie i Polskie Linie Oceaniczne w Gdyni.

Obok polskich przedsiębiorstw żeglugowych w przewozach lokalnych partycypują również linie obce, a mianowicie:

w relacji do Finlandii — linia Fińska Angfartygs A/B Helsinki obsługująca z Gdańska Helsinki,

w relacji do Danii — Det Forenede D/S Copenhagen, utrzymująca połączenie między Gdynią i Kopenhagą oraz prowincjonalnymi portami duńskimi,

w relacji do Holandii — KNSM Amsterdam, obsługująca połączenie Gdynia — Amsterdam,

w relacji do Anglii — United Baltic Corporation London, współpracująca z liniami polskimi w relacji Gdynia — Londyn i Gdynia — Hull,

w relacji do Szwecji — A/B Broströmia, Tender Service Göteborg łącząca Gdynię z Göteborgiem i Sztokholmem.

Ilość statków polskich i obcych zatrudnionych na liniach krótkiego zasięgu została rozbudowana do rozmiarów zaspakajających całkowicie potrzeby polskiego handlu zagranicznego i tranzytu zarówno z punktu widzenia docelowych przewozów, jak również dowozu ładunków przeznaczonych do przeładunku w portach zachodnio - europejskich na statki linii oceanicznych.

Przewozy bezpośrednie liniami oceanicznymi

Przewozy bezpośrednie liniami oceanicznymi, które określa się również jako linie dalekiego (wzgl. oceanicznego) zasięgu, opierają się w znacznym stopniu na liniach polskich, a mianowicie:

Linia Półd. Amerykańska — obsługująca z przeciętną miesięczną częstotliwością porty Argentyny i Brazylii,

Linia Indyjsko (Pakistańsko) Indonezyjska — obsługująca z przeciętną miesięczną częstotliwością Port Sudan, Bombay, Colombo i porty Indonezji (również Karachi przez m/s Batory).

Linia Lewantyńska — obsługująca z tygodniową częstotliwością porty Bliskiego Wschodu.

W powyższych relacjach handel zagraniczny korzysta z dodatkowych możliwości przewozowych obcymi liniami, które zawijają bezpośrednio do portów polskich, jednak zawinięcia te mają charakter dorywczy. Wśród linii tych na wymienienie zasługują następujące: relacja lewantyńska — linia Svenska Orient Linien, Göteborg i Svenska Lloyd Rederi A/B Göteborg,

relacja dal. - wschodnia — linia Det Ostasiakiske Kompagni, Kopenhavn, i Svenska Ostasiatiska Kompaniet, Göteborg,

relacja indyjsko - pakistańska — Svenska Ostasiatiska Kompaniet, Göteborg,

relacja pld. amerykańska — linia Rotterdam Zuid Amerika Lijn, Rotterdam.

Ponadto w pozostałych relacjach wchodzących w zakres zainteresowań naszego handlu zagranicznego, a nie obsługiwanych przez linie polskie istnieją możliwości bezpośredniego przewozu z portów polskich następującymi liniami:

Afryka zach. — Transatlantic Rederi A/B Göteborg,

Afryka pld. — Transatlantic Rederi A/B Göteborg, USA Wybrzeże Atlantyku — Svenska Amerika Linien, Göteborg Moore McCormack, New York Det Forenede D/S, Kopenhavn,

Zatoka Perska — Svenska Ostasiatiska Kompaniet, Göteborg,

USA Wybrz. Pacyfiku — Nordstjernan, Rederi A/B Stockholm,

Kanada, W. Jeziora — Svenska Amerika Linien, Göteborg, Transatlantic Rederi A/B Göteborg,

Zatoka Meksykańska, Ameryka Środkowa — Svenska Amerika Linien, Göteborg.

Z wyjątkiem relacji pld. amerykańskiej, w pozostałych kierunkach regularność zawinięć w/w linii uzależniona jest od ilości oferowanych ładunków. Zwiększenie częstotliwości bezpośrednich odjazdów z portów polskich uzależnione jest zatem wyłącznie od zapewnienia tym liniom minimum ładunku, które w ocenie armatorów uzasadnia celowość bezpośredniego skierowania statku do naszych portów. Ilości wymagane przez linie jako minimum oscylują w granicach od 300 do 1000 ton ładunku na statek.

Przewozy liniami oceanicznymi z przeładunkiem (za konosamentami bezpośrednimi)

Przewozy za konosamentami bezpośrednimi powinny być w zasadzie przejściową fazą do uruchomienia linii bezpośrednich, których zainteresowanie naszymi portami uzależnione jest, jak już wspomniano, od rozmiarów alimentacji ładunkowej. W obecnych warunkach naszego handlu zagranicznego, które charakteryzują się stałą tendencją penetracji nowych odległych rynków zbytu, konosamenty bezpośrednie są jedną z wygodniejszych form przewozu małych partii ładunków, nie stanowiących odpowiedniej zachęty dla bezpośredniego zajęcia po nie do portów polskich przez statki linii oceanicznych. System tych przewozów polega na dowozie mniejszych ilości ładunków do portów bazowych zach. Europy, gdzie następuje przeładunek na statki linii oceanicznych. Korzyści z tego typu przewozów, szeroko stosowanych na całym świecie, wyrażają się w możliwościach uzyskania przez załadowcę bezpośredniego konosamentu natychmiast po załadunku towaru na statek linii lokalnej, co ułatwia realizację należności finansowych z tytułu wykonania transakcji sprzedaży, a przede wszystkim znacznie ją przyspiesza.

Przewozy na podstawie konosamentów bezpośrednich obejmują ponad 100 linii żeglugowych, które zapewniają portom polskim pośrednie powiązania ze wszystkimi ważniejszymi portami świata.

Pomyślny rozwój organizacji przewozów, opartych o konosamenty bezpośrednie, jest poważnym osiągnięciem polskich przedsiębiorstw żeglugowych, które włożyły wiele starań w rozszerzenie w tym kierunku sieci

porozumień żeglugowych z obcymi liniami. Z umów tych linie polskie wynoszą bezpośrednie korzyści dewizowe wyrażające się w procentowym udziale we frachcie oceanicznym. Duże osiągnięcia w dziedzinie rozwoju przewozów za konosamentami bezpośrednimi mają Morskie Agencje, które, jako agencje reprezentujące linie obce w portach polskich, przyczyniły się do rozszerzenia zainteresowań obcych armatorów tą formą przewozów. Należy tu wspomnieć również o roli jaką spełnia w tym zakresie Polfracht, odpowiedzialny za realizację polityki celowej współpracy z liniami obcymi w rozmiarach niezbędnych dla zaspokojenia potrzeb transportowych polskiego handlu zagranicznego w relacjach, w których brak jest bezpośrednich możliwości przewozowych liniami polskimi.

W systemie współpracy z liniami pośrednio obsługującymi porty polskie, opieramy się głównie na następujących ugrupowaniach armatorskich:

— armatorzy szwedzcy, przejawiający najszerze zainteresowania współpracą z portami polskimi i tendencje jej dalszego pogłębienia,

— armatorzy holenderscy — którzy skłonni są również częściowo do bezpośredniego kierowania swych statków do portów polskich, a w dalszej kolejności — armatorzy duńscy, niemieccy i angielscy — którzy ograniczają się głównie do przewozów za konosamentami bezpośrednimi.

Układ współpracy z poszczególnymi ugrupowaniami armatorów wywiera wpływ na wybór portów przeładunkowych dla polskiej drobnicy. Przeładunki koncentrują się dla poszczególnych relacji w następujących portach:

Göteborg — na linie szwedzkie i norweskie,
Rotterdam — na linie holenderskie i zach. niemieckie

Amsterdam — na linie holenderskie i francuskie,
Kopenhaga — na linie duńskie,
Antwerpia — na linie francuskie,
Londyn — na linie angielskie,
Hamburg — na linie niemieckie i szwedzkie.

Warunki taryfowe przewozów liniowych

Obraz atrakcyjności warunków taryfowych, oferowanych przez nasze porty, możemy uzyskać przede wszystkim przez porównanie ich z warunkami mającymi zastosowanie przy przewozach przez porty zachodniej Europy.

Zestawienie tych dwóch czynników pozwala zorientować się, jakie zadania stoją przed żegluga i handlem zagranicznym w dziedzinie walki o polepszenie finansowych warunków korzystania z usług linii zagranicznych. Walka o poprawę tych warunków nie należy do rzędu łatwych zadań, głównie ze względu na fakt, iż wszelkie akcje w tym kierunku natrafiają na duże opory ze strony kartelowych organizacji armatorskich. Mimo jednakże trudności polskie organizacje maklerskie mają do zanotowania na swym koncie poważne osiągnięcia w zakresie uzyskania takich samych warunków płatności frachtów z jakich korzystają załadowcy w portach zach. - europejskich.

Poważne znaczenie w walce o poprawę warunków współpracy z liniami zagranicznymi spełnia tu polityka polskich przedsiębiorstw żeglugowych, które stojąc na stanowisku uznawania portów polskich, jako bazowych, stosują na obsługiwanych przez siebie liniach taryfy frachtowe bez range'ów konferencyjnych. Zasada ta jest wprowadzona na liniach pld.-amerykańskiej i indyjsko-pakistańskiej, dzięki czemu załadowcy w portach polskich korzystają z analogicznych stawek frachtowych, jakie są oferowane w Hamburgu, Rotterdamie czy też Antwerpii.

Polityka stosowania „cen światowych“ realizowana jest konsekwentnie na pozostałych liniach polskich, w rzędzie których na czoło wysuwa się przede wszystkim bardzo żywotna linia lewantyńska. Polityka ta wywiera pośredni nacisk na zagranicznych armatorów współpracujących z polskimi liniami w tych samych relacjach, w kierunku skłonienia ich do stosowania analogicznych warunków frachtowych. Na podkreślenie zasługują tu osiągnięcia w relacji lewantyńskiej, gdzie elastyczna polityka taryfowa Polskich Linii Oce-

anicznych i Polfrachtu przyniosła w rezultacie poważne oszczędności dewizowe przy przewozach liniami obcymi. Podobne osiągnięcia notowane są w innych relacjach obsługiwanych przez linie polskie i obce.

W trudniejszym położeniu znajdują się polskie organizacje maklerskie w odniesieniu do przewozów na liniach nieobsługiwanych tonażem PMH, gdzie uzyskanie korzystnych warunków frachtowych uzależnione jest od przełamania niechęci konferencji i sprzeciwów poszczególnych armatorów.

Jednak i tu widoczne są pomyślne rezultaty działania zainteresowanych przedsiębiorstw, a na czoło osiągnięć wysuwa się korzystne porozumienie zawarte ze Svenska Amerika Linien, które zapewnia ładunkom polskim bezpośredni przewóz z Gdyni do portów Wschodniego Wybrzeża USA na dogodnych warunkach frachtowych bez stosowanego w tej relacji range'u, obowiązującego dla portów bałtyckich.

Obok tego na podkreślenie zasługuje celowa i skuteczna akcja w sprawie zniesienia range'u na jutę z Pakistanu, obniżenia range'u z Indii, zniesienia range'u z Morza Czerwonego, nie wymieniając całego szeregu obniżek stawek frachtowych, jakie uzyskano na poszczególnych podstawach artykuły eksportu i importu.

Istotne znaczenie dla oceny kosztów transportu liniami z portów polskich ma kwestia uzyskania dla ładunków polskich kontraktowych stawek frachtowych. Podział na stawki kontraktowe i niekontraktowe wynika ze struktury konferencyjnych taryf liniowych, z których część zbudowana jest na zasadzie dwustopniowych stawek; wyższych — dla załadowców, którzy nie mają kontraktów z konferencjami zobowiązujących do stałego przewozu ładunków liniami konferencyjnymi i niższych — (przeciętnie 10—15%) dla załadowców, którzy kontrakty takie zawarli.

Mimo braków formalnych kontraktów z konferencjami, polscy załadowcy korzystają w wielu relacjach ze stawek kontraktowych, a w tej liczbie w relacjach do Bliskiego Wschodu, Pld. i Pln. Ameryki. W innych kierunkach szczupłość obrotów towarowych uniemożliwiła dotychczas uzyskanie takich samych warunków taryfowych z jakich korzystają załadowcy kontraktowi.

Powyższe osiągnięcia w zakresie rozwoju obsługi liniowej z portów polskich wyrażające się: a) w zwiększeniu bezpośrednich połączeń liniami oceanicznymi, b) w stworzeniu szerokich możliwości przewozów za konosamentami bezpośrednimi niemal do wszystkich zakątków świata, c) w zapewnieniu dostatecznej ilości linii dowozowych, d) w uzyskaniu w szeregu relacji analogicznych warunków frachtowych, jakie oferowane są z portów zach.-europejskich, nie mogą jednak przysłonić dotychczasowych braków istniejących w organizacji przewozów liniowych z naszych portów.

Jakkolwiek problemy te wymagają osobnego omówienia, należy podkreślić tu niektóre z nich o decydującym znaczeniu:

1. Nieregularność połączeń liniowych, wyrażająca się w fakcie iż większość obcych linii oceanicznych ma charakter dorywczych połączeń, co nie sprzyja realizacji zasady sukcesywności dostaw ze strony handlu zagranicznego.

2. Niewystarczające zrozumienie konieczności udzielenia preferencji dla statków liniowych w portach w sensie zapewnienia im pierwszeństwa odprawy i najszybszego przeładunku.

3. Niewystarczająca współpraca z partnerami tranzytowymi w dziedzinie koordynacji masy towarowej polskiej i tranzytowej, w celu odpowiedniego alimentowania nią linii regularnych.

Niedomagania te, jakkolwiek nie są decydującą przyczyną, to jednak mają niewątpliwie wpływ na utrzymanie się range'ów w niektórych relacjach, podrażniających koszt transportu z portów polskich.

Dziś, kiedy widoczne są wyraźne przemiany w strukturze polskiego eksportu i importu w kierunku wzrostu eksportu wyrobów przemysłowych, a importu surowców, potrzeba posiadania odpowiedniej sieci linii regularnych wysuwa się na miejsce czołowe.

Konkurencyjność polskiego towaru na rynkach światowych, możliwości dotarcia do tych rynków i uplasowania na nich towarów eksportowych zależy w decydującym stopniu od zapewnienia taniego transportu z portów polskich. Dlatego z tych względów obok starań o stały rozwój linii regularnych pod polską banderą, które ponoszą główny ciężar odpowiedzialności za przewóz naszych ładunków drobnicowych, wydaje się niezbędne dalsze nawiązywanie współpracy z liniami zagranicznymi.

Troska o przodującą pozycję portów polskich na Bałtyku wynika także ze znaczenia jakie porty te mają dla

tranzytu zarówno ze Związku Radzieckiego jak i z Krajów Demokracji Ludowej dla których stanowią one (w określonych kierunkach) najbliższą drogę transportu morskiego.

Należy więc dążyć do spotęgowania dotychczasowych wysiłków (i osiągnięć) o stworzenie w naszych portach dalszych atrakcyjnych warunków dla rozwoju przewozów regularnych. Droga do tego prowadzi przez podniesienie poziomu pracy aparatu usługowego portów poprzez unowocześnienie jego metod i organizacji pracy oraz konsekwentną rozbudowę baz liniowych.

WL. GÓRSKI (Szczecin)

O uporządkowanie prawa przewozowego

Prawem przewozowym (względnie transportowym) nazywamy ogół przepisów, regulujących stosunki, wynikające z przewozu osób i rzeczy czyli w zakresie produkcji transportowej. Techniczna i ekonomiczna strona tej produkcji wykazuje, jak wiadomo, w poszczególnych rodzajach transportu daleko idące różnice. Każdy rodzaj transportu wykazuje swoją specyfikę, która winna znaleźć właściwe odzwierciedlenie w zakresie uregulowania prawnego. Stąd też prawo przewozowe nie stanowi jednego zwartego systemu norm, lecz rozpada się na działy, odnoszące się do poszczególnych rodzajów transportu. Mamy więc prawo kolejowe, drogowe, lotnicze, morskie i prawo żeglugi śródlądowej. Tylko stosunkowo nieliczne normy prawne o charakterze najbardziej ogólnym mają zastosowanie do wszystkich rodzajów transportu.

W zakresie prawa przewozowego wewnątrz-krajowego można wyróżnić dwa główne zespoły norm: 1) przepisy o charakterze administracyjnym, regulujące stosunki pomiędzy organami władzy państwowej a przedsiębiorstwami transportowymi, a dotyczące np. organizacji przedsiębiorstw, koncesjonowania, planowania przewozów itp., oraz 2) przepisy o charakterze cywilnym (majątkowym), regulujące stosunki wynikające z umowy o przewóz, stosunki pomiędzy przewoźnikami a jego klientami, osobami fizycznymi i prawnymi, korzystającymi z usług przewozowych.

Przepisy dotyczące umowy o przewóz są niewątpliwie najważniejsze i stanowią punkt centralny całego prawa przewozowego. Często w praktyce tylko te przepisy zaliczane są do prawa przewozowego w najściślejszym znaczeniu. Należy tu jednak stwierdzić, iż pomimo swego ogromnego znaczenia, prawo przewozowe w tym zakresie stanowi najbardziej zaniedbany dział prawa zarówno pod względem uregulowania ustawowego, jak i naukowego opracowania. Zaniedbanie to polega m. i. na tym, że w tym zakresie właśnie przeważającą część obowiązujących przepisów — za wyjątkiem prawa kolejowego — pochodzi jeszcze z formacji kapitalistycznej. Niektóre z aktów normatywnych w tym zakresie nie zostały dotychczas nawet spolszczone i obowiązują nadal w języku obcym (niemieckim) jako autentycznym. Prawo przewozowe ponadto nie zostało objęte wielką akcją unifikacyjną w latach 1945—1946 i np. w zakresie żeglugi śródlądowej obowiązują nadal przepisy dzielnicowe.

W poszczególnych rodzajach transportu obowiązują w zasadzie odrębne przepisy przewozowe. Przepisy te jednak wykazują nader często pomiędzy sobą daleko idące różnice, nie uzasadnione bynajmniej specyfiką produkcji danego działu transportu. Nieuzasadnione niczym różnice odnoszą się zarówno do spraw zasadniczych, jak np. do zagadnienia zakresu odpowiedzialności przewoźnika, jak i do spraw o charakterze drugorzędnym, jak np. termin składania reklamacji, termin przedawnienia, termin wnoszenia skarg sądowych i arbitrażowych itp.

Najważniejszymi z przepisów przewozowych, obowiązujących w poszczególnych rodzajach transportu są:

1) w zakresie prawa kolejowego — dekret o przewozie przesyłek i osób kolejami z dnia 24.XII. 1952 r. (Dz. U. nr 4 z 1953 r.) oraz przepisy wykonawcze do tego dekretu, ogłoszone w nr 17 Dz. Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych;

2) w zakresie prawa drogowego — obowiązują dwa regulaminy: a) regulamin przewozu osób autobusami i dorożkami samochodowymi i b) regulamin przewozu towarów pojazdami mechanicznymi (obydwa regulaminy z 1932 r.). W odniesieniu do pozostałych rodzajów transportu drogowego — w braku przepisów specjalnych — mają zastosowanie wprost postanowienia kodeksu handlowego i kodeksu zobowiązań z 1934 r. Ponadto obowiązują oczywiście w tym zakresie także przepisy normatywne, zawarte w taryfie towarowej transportu samochodowego i spedycji z I. II. 1952 r.;

3) w zakresie transportu lotniczego — obowiązują przepisy prawa lotniczego z 1928 r.;

4) w zakresie prawa morskiego — podstawowym źródłem pozostaje nadal cz. IV kodeksu handlowego niemieckiego z 1897 r.;

5) w zakresie żeglugi śródlądowej — obowiązują dotychczas przepisy dzielnicowe (o ile idzie o przewóz rzeczy i spław), a mianowicie: na terenach północno-zachodnich kraju (b. zabór pruski) zastosowanie mają nadal dwie ustawy niemieckie o żegludze i o spławie z dn. 15.V. 1895 r. oraz powołane w nich przepisy kodeksu handlowego niemieckiego. Na pozostałym obszarze kraju — w braku przepisów specjalnych — obowiązują wprost postanowienia kodeksu handlowego (względnie kodeksu zobowiązań) z 1934 r. Do stosunków prawnych wynikających z przewozu osób zastosowanie mają natomiast na całym terenie kraju przepisy kodeksu zobowiązań. Niektórym brakom takiej sytuacji prawnej usiłują zaradzić obowiązujące na całym obszarze kraju postanowienia taryf, a w szczególności taryfy towarowej z 1952 r.

Jeżeli w danym rodzaju transportu brak jest przepisów specjalnych, regulujących umowę o przewóz, względnie, o ile przepisy te nie regulują wyczerpująco całokształtu skutków prawnych stąd wynikających — do stosunków w zakresie przewozu zastosowanie mają ogólne przepisy prawa cywilnego. Wynika to z ogólnie przyjętych zasad interpretacji. Podkreślają to zresztą wyraźnie niektóre z obowiązujących aktów prawnych tak np. dekret o przewozie przesyłek i osób kolejami z dnia 24.XII. 1952, który w art. 130 stanowi, iż do umów przewozu kolejki stosuje się ogólne przepisy prawa cywilnego, jeżeli dekret nie stanowi inaczej. Przez przepisy ogólne prawa cywilnego rozumieć należy przede wszystkim kodeks zobowiązań, kodeks handlowy, ustawę o umowach planowych i. in.

W przeważającej większości przypadków przepisy ogólne prawa cywilnego wchodzi w zastosowanie jedynie posiłkowo. W niektórych jednak rodzajach transportu posiadają one — w braku przepisów specjalnych — zastosowanie bezpośrednio, jak np. w transporcie konnym czy w żegludze śródlądowej (za wyjątkiem przewozu rzeczy i spławu na terenach północno-zachodnich). Przepisy ogólne jednak nie uwzględniają specyfiki danego rodzaju transportu, lub nawet nie uwzględniają w ogóle specyfiki samej umowy przewozu. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że sytuacja taka jest zgoła niewłaściwa, tym bardziej że w związku z zastosowaniem przepisów ogólnych prawa cywilnego, a konkretnie kodeksu zobowiązań, który nie reguluje w ogóle odrębnie umowy o przewóz, zachodzi nawet różnica poglądów między specjalistami na sam charakter prawny umowy o przewóz. Toczy się mianowicie spór o to, czy umowa przewozu jest rodzajem umowy o dzieło¹⁾, (czy też jest ona raczej rodzajem umowy zlecenia²⁾).

Zarysowo przedstawiony wyżej przegląd najważniejszych źródeł prawa przewozowego wykazuje rażąco wprost braki uregulowania prawnego w tej tak ważnej dziedzinie gospodarki narodowej, jaką jest transport. Wskazuje z jaką mozaiką przepisów, przeważnie przestarzałych i niedostosowanych do nowej bazy społeczno-gospodarczej mamy do czynienia w tym zakresie.

W tym stanie rzeczy problem zasadniczego uporządkowania prawa przewozowego staje się sprawą wprost palącą. Chodzi w szczególności o przebudowę przepisów przewozowych w oparciu o nową bazę społeczno-gospodarczą i dla potrzeb tej bazy. Wyłania się problem opracowania odrębnych przepisów przewozowych dla każdego rodzaju transportu, obejmujących całokształt zagadnień dotyczących produkcji transportowej. Obojętna jest forma, w jakiej byłyby opublikowane te przepisy, czy będzie to kodeks, ustawa, dekret czy regulamin. Rzeczą zasadniczą jest aby przepisy takie ukazały się i to jak najrychlej, aby wreszcie przestały obowiązywać teksty ustawodawcze po-zaborcze, aby wreszcie zapomnieć o przepisach dzielnicowych, tej smutnej reminiscencji historycznej. Pośpiech konieczny jest choćby i z tego względu, że opublikowany w r. ub. projekt kodeksu cywilnego (obejmującego m. i. przedmiot obecnego kodeksu zobowiązań i kodeksu handlowego nie przewiduje w ogóle uregulowania umowy przewozu, pozostawiając unormowanie tej kwestii przepisom specjalnym, podobnie zresztą, jak to ma miejsce w ZSRR.

Prace w kierunku uporządkowania prawa przewozowego zostały już podjęte. Doprowadziły one do po-myślnego rezultatu na razie jednak tylko w zakresie prawa kolejowego. Prace nad kodyfikacją prawa morskigo prowadzone są od szeregu lat, jednak jak na razie bez widocznego postępu. Rozpoczęto też prace nad uporządkowaniem prawa samochodowego³⁾. Walczy się o reformę prawa lotniczego⁴⁾. Nie słychać jednak, jak na razie nic o pracach kodyfikacyjnych w zakresie żeglugi śródlądowej, mimo, iż stan prawny na tym odcinku jest szczególnie zaniedbany. Ustawa o żegludze i spławie z dnia 10.III. 1950 r., regulująca stosunki w zakresie administracji tym działem komunikacji i transportu przewiduje wydanie regulaminu przewozowego. Dotychczas jednak regulamin taki nie został opracowany.

Chaos w sytuacji prawnej oraz rażące luki w zakresie uregulowania prawnego stosunków, wynikających z produkcji niektórych działów transportu, nie-

wątpliwie nie sprzyjają normalnemu rozwojowi transportu, utrudniają stosunki pomiędzy przewoźnikami a klientami, korzystającymi z jego usług, powodują niejasną sytuację prawną stron. Chaos w sytuacji prawnej utrudnia ponadto uregulowanie stosunków, związanych pośrednio z produkcją transportową np. w zakresie ubezpieczeń transportowych, ze względu na znaczne różnice w uregulowaniu zakresu odpowiedzialności przewoźnika, sposobu dokumentacji szkód transportowych, sposobu reklamacji, terminu przedawnienia itd.

W związku z perspektywami szybkiego rozwoju transportu w najbliższym pięcioleciu, koniecznością historyczną wydaje się rychłe uporządkowanie stanu prawnego na tym odcinku. Koniecznością jest przy tym całkowita przebudowa prawa przewozowego w oparciu o nowe stosunki produkcji i społeczeństwa całego niemal zasobu środków transportowych. Nowe prawo przewozowe, jak w ogóle cały system prawny, jako jeden z elementów nadbudowy ideologicznej nad nowymi stosunkami produkcji, winno przyczyniać się ponadto aktywnie do umacniania i przyspieszania rozwoju nowej bazy społeczno-gospodarczej. W szczególności nowe prawo przewozowe może i powinno stać się poważnym instrumentem w walce o ilościowe i jakościowe wykonanie planów przewozowych, w walce o zapewnienie maksymalnego zaspokojenia wciąż rosnących potrzeb społeczeństwa jako całości i poszczególnych obywateli.

W związku z koniecznością przystosowania przepisów przewozowych do nowej bazy — przepisy te (poza prawem kolejowym oczywiście) powinny być budowane od nowa, od podstaw, w oparciu o podstawowe zasady socjalistycznego gospodarowania, a w szczególności o zasadę planowania przewozów i metodę rachunku gospodarczego. Obowiązujące przepisy nie mogą w żadnym razie stanowić punktu wyjścia dla prac kodyfikacyjnych. Można z nich przejąć co najwyżej niektóre postanowienia o charakterze technicznym, jak to ma miejsce w nowym prawie kolejowym.

Przy pracach nad uporządkowaniem prawa przewozowego w poszczególnych rodzajach transportu należy mieć stale na uwadze konieczność koordynacji tych prac już w stadium przygotowawczym. Przepisy przewozowe bowiem w poszczególnych rodzajach transportu nie powinny wykazywać rozbieżności w przypadkach nie uzasadnionych specyfiką produkcji w danym rodzaju transportu. Przeciwnie, cały szereg zagadnień może i powinien być uregulowany w sposób jednolity we wszystkich rodzajach transportu. Odnosi się to w szczególności do zagadnienia współpracy przewoźnika z usługobiorcami w zakresie wykonywania planu przewozowego, w przedmiocie zawarcia i wykonania umowy o przewóz, do zagadnień takich, jak dokumenty przewozowe, sposób rozliczeń, ustawowe prawo zastawu na rzeczach przewożonych, termin i tryb wnoszenia reklamacji, termin przedawnienia a nawet sprawa tak zasadniczego znaczenia, jak zakres odpowiedzialności przewoźnika. Uspocznienie niemal całkowite działalności transportowej, planowanie przewozów oraz postęp techniczny umożliwiają zniewielowanie wielu tradycyjnych, dziś zgoła mało zrozumiałych i niczym nieuzasadnionych, różnic uregulowania prawnego w różnych rodzajach transportu.

Jest rzeczą znamionną, iż w ZSRR, gdzie sytuacja prawna w zakresie transportu jest oddawna uporządkowana, a w poszczególnych rodzajach transportu obowiązują specjalne kodeksy względnie regulaminy, podnoszą się ostatnio głosy, wzywające do dalszej idącego ujednolicenia przepisów przewozowych w odniesieniu do całego transportu, z morskim włącznie.⁵⁾

Jako wzór dla przyszłych regulaminów w zakresie transportu drogowego i żeglugi śródlądowej oraz prawa (kodeksu?) lotniczego odnośnie zagadnień, nadających się do jednolitego unormowania, służyć może nowe prawo kolejowe, przystosowane do obecnego

¹⁾ M. in. Patlikowski. Przewozy i Taryfy, PZWS, 1951 r., str. 11, 38.

²⁾ Mika, Rozszerzenia przy przewozie towarów koleją, 1948 r., str. 24.

³⁾ M. Urban — Prawo przewozowe transportu samochodowego — „Transport“ nr 9/1953 r.

⁴⁾ M. Żylicz — Reforma prawa lotniczego — „Transport“ nr 10/1952 r.

⁵⁾ M. A. Tarasow — Ocerzki transportnego prawa — Moskwa, 1951 r., str. 9 i in.

etapu rozwojowego, oparte o zasadę planowania przewozów i rozrachunku gospodarczego.

W szczególności na uwagę zasługuje wprowadzenie w nowym prawie kolejowym jedynie słusznej zasady pełnej odpowiedzialności przewoźnika (PKP) za stan przyjętej do przewozu przesyłki oraz za terminowość dostawy. Ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika, szeroko rozpowszechnione w formacji kapitalistycznej, zwłaszcza w stadium imperializmu, miało na celu uprzywilejowanie przewoźnika w stosunku do klienta i stanowiło prawny wyraz wpływów monopolistycznych organizacji transportowych. W ustroju socjalistycznym, oczywiście, ograniczenia takie nie znajdują żadnego uzasadnienia gospodarczego, a przeciwnie są sprzeczne z zasadą rozrachunku gospodarczego. Daleko nieraz idące ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika, obowiązujące jeszcze w niektórych działach prawa przewozowego (np. w prawie lotniczym), powinny ustąpić jedynie właściwej zasadzie — pełnej odpowiedzialności przewoźnika za stan przewożonego ładunku. Uregulowanie takie przyczyni się ponadto do wzmocnienia staranności w stosunku do przewożonego mienia, a w konsekwencji do umocnienia i ochrony własności socjalistycznej.

W pełni uzasadnione wydaje się wprowadzenie na przyszłość listu przewozowego, jako powszechnie obowiązującego dokumentu przewozowego o ujednoliconej treści. Oczywiście, mowa może być jedynie o dokumencie przewozowym imiennym, tzn. wystawionym na określoną osobę fizyczną lub prawną. Dokumenty przewozowe na okaziciela w transporcie krajowym nie mają żadnego uzasadnienia w naszych warunkach, ponieważ nie są przeznaczone do obrotu.

Wydać się konieczne zwrócenie uwagi na konieczność zapewnienia w przyszłych przepisach przewozowych możliwości wystawiania jednego listu przewozowego w transporcie łamanym (kombinowanym). Możliwość taka jest przewidziana w przepisach przewozowych w ZSRR i szeroko wykorzystywana przez praktykę. W Polsce, na zasadzie obecnie obowiązujących przepisów, możliwość taka nie istnieje (za wyjątkiem transportu morskiego). Wprowadzenie dokumentów przewozowych bezpośrednich może mieć poważny wpływ na usprawnienie transportu kombinowanego,

posiadającego w warunkach gospodarki planowej optymalne warunki rozwoju. Ujednolicenie zakresu odpowiedzialności przewoźnika w różnych rodzajach transportu stworzy niewątpliwie przesłanki do wprowadzenia bezpośrednich dokumentów przewozowych.

Słuszne i możliwe do wprowadzenia we wszystkich rodzajach transportu wydaje się postanowienie prawa kolejowego, ograniczające zakres stosowania ustawowego prawa zastawu na mieniu przewożonym jedynie do tych przypadków, w których odbiorcą jest jednostka gospodarki nieuspołecznionej.

Oczywiście, obok zagadnień, które mogą i powinny być uregulowane w sposób jednolity we wszystkich rodzajach transportu — produkcja transportowa w różnych rodzajach transportu posiada, jak wiadomo, swoją specyfikę, która winna znaleźć swój wyraz również w przepisach przewozowych.

Najpilniejszą obecnie sprawą wydaje się być walka o uporządkowanie prawa przewozowego i wydanie przepisów przewozowych dla każdego rodzaju transportu, przy zapewnieniu możliwie maksymalnego ujednolicenia tych zasad, które już do tego dojrzały. Nie będzie to jednak, oczywiście, kresem rozwoju prawa przewozowego. Niektórzy z autorów radzieckich stwierdzają, iż w ZSRR dojrzały już warunki do tego, by przeprowadzić kodyfikację całości prawa przewozowego w jednym akcie ustawodawczym, przy pozostawieniu jedynie nielicznych przepisów odrębnych dla poszczególnych rodzajów transportu w zakresie ich specyfiki. W naszych warunkach nie może być jeszcze mowy o próbie takiej kodyfikacji. Tym niemniej, przy pracach nad uporządkowaniem prawa przewozowego w poszczególnych jego działach nie należy tracić z uwagi kierunku rozwojowego i pod tym kątem widzenia dążyć do możliwie jak najszerzego ujednolicenia przepisów. Wszelka akcja w tym kierunku spotka się z pełnym zrozumieniem i poparciem wszystkich zainteresowanych jednostek — zarówno przedsiębiorstw przewozowo-spedycyjnych, jak i jednostek korzystających z usług przewozowych różnych rodzajów transportu. Przyczyni się ona do znacznego uproszczenia i wyjaśnienia sytuacji prawnej stron, wynikającej z umowy przewozu.

TRANSPORTOWCY PISZA...

K. KOZIARSKI (Warszawa)

O pracy górnośląskich kolei

Górnośląskie Koleje Wąskotorowe, w odróżnieniu od pozostałych kolei wąskotorowych w kraju, stanowią odrębną i zamkniętą całość, przy czym pracują one wyłącznie na masie towarowej z bezpośredniego nadania. Pomimo trudnych warunków terenowych (duże wzniesienia, spadki, łuki, podkopy górnicze), kolej wąskotorowa dociera do tych wszystkich większych zakładów przemysłowych, do których kolej normalnotorowa ze względów terenowych dotrzeć nie może. Trudne warunki terenowe ograniczają szybkość pociągów do 20 km na godzinę, a obciążenie ich przy dobrych warunkach nie wynosi więcej jak 600 ton brutto.

Niestety, należy stwierdzić, że mimo przystosowania w zasadzie kolei wąskotorowych do potrzeb naszego okręgu przemysłowego, stosunek użytkownika jest jeszcze daleki od obowiązujących zasad przy planowaniu i korzystaniu z usług kolei wąskotorowej. Zdolność przewozowa GKW nie jest obecnie całkowicie wykorzystana.

Jedną z bardzo poważnych bolączek, hamujących normalny tok pracy kolei, jest obniżanie jej zdolności przewozowej przez samych użytkowników w wyniku przetrzymywania pod wyładunkiem, ponad termin wolny od postojowego, poważnych ilości wagonów.

Ogółem w roku 1954 przetrzymano wagonów pod wyładunkiem na około 1.900 tys. wagono-godzin, co w przeliczeniu na efektywne wagony — przy założeniu dwie doby na obrót jednego wagonu — daje około 29.580 wagonów, tj. straconych możliwości przewozowych na ok. 230 tys. ton. Ilości te zostały z winy użytkownika wytrącone ze zdolności przewozowej kolei wąskotorowej i musiały być przewiezione innymi środkami transportu. Z tego tytułu zakłady przemysłowe zapłacili kar umownych na sumę ok. 13.546 tys. złotych. Godny uwagi jest fakt, że w roku 1954 masowe przetrzymywanie wagonów pod wyładunkiem dotyczyło wyłącznie 12-tu zakładów i to przeważnie hut, których udział w stosunku do wszystkich przetrzymanych w tymże roku wagonów wynosił aż 77%.

Tak poważne sumy, płacone rokrocznie przez zakłady produkcyjne z tytułu kar umownych za przetrzymywanie wagonów, nasuwają mimo woli pytanie, w jaki sposób zakłady i przedsiębiorstwa, które płać kary, walczą o obniżkę kosztów własnych, o potaniecie swojej produkcji.

Poniżej podajemy główne powody przetrzymywania niezmiennie dużej ilości wagonów pod wyładunkiem:

a) fronty wyładunkowe nieodpowiednio rozbudowane — mała pojemność w stosunku do przychodzących transportów;

b) zbiorniki ziemne oraz tory nadziemne nie są przystosowane do wyładunku masowych towarów jak węgiel, koks, dolomit, rudy itp., nadchodzących w zwartych pełnych pociągach;

c) brak odpowiednich składowisk.

Należy podkreślić, że na ogólną ilość węglarek będących w ruchu — 98% posiada urządzenia do automatycznego wyładunku, z czego jedynie 30 — 40% jest wykorzystywane przez zakłady z braku przystosowania urządzeń wyładowniczych, co oczywiście wpływa na przetrzymywanie wagonów u odbiorców.

Drugim istotnym zagadnieniem, wpływającym na niewłaściwą gospodarkę towarem kolejowym u nadawców są przestarzałe i niedostosowane bocznice kolejowe do obecnych potrzeb przewozowych.

Na większości kopalń urządzeń załadunkowo-ruchowych oraz torowiska są do tego stopnia zużyte, że powodują ciągłe przerwy w ruchu.

Tory załadunkowe są krótkie i w wielu wypadkach nie mieszczą potrzebnej ilości wagonów pod załadunek węgla na jednej zmianie. W związku z tym, kolej jest zmuszona dokonywać częste obsługi na poszczególnych zmianach, co z kolei powoduje zaniżenie zdolności załadunkowej kopalni. Grupowanie wagonów ładownych w tych warunkach jest niemożliwe i segregowanie tych ładunków odbywa się na sąsiednich stacjach, które do tego celu nie zawsze są przystosowane.

Rozumiejąc potrzeby transportu w obsłudze gospodarki narodowej, na przestrzeni ostatnich 10-ciu lat, jedynie kopalnia Gliwice i Mikułczyce rozbudowały i przystosowały swoje tory zdawczo-odbiorcze do właściwych celów przewozowych. Zarządy pozostałych kopalń, mimo, że znane są im przyczyny hamujące zdolność załadunkową na torze wąskim, do tej pory nie wykazują zainteresowania w kierunku choćby częściowego usprawnienia warunków transportowych na swych bocznicach. A przecież zarządy kopalń powinny pamiętać o tym, że sprawny przebieg produkcji na zakładzie jest wówczas zagwarantowany, gdy transport, tak na dole, jak i na powierzchni, będzie odpowiednio zorganizowany. Nieplanowe podstawianie wagonów prócznych i zabieranie przez GKW pełnych również wpływa ujemnie na sprawny przebieg załadunku i odwóz bruta.

Te wszystkie istotne niedociągnięcia nie sprzyjające pełnemu wykorzystaniu zdolności przewozowej GKW mogą być w dużym stopniu usunięte, o ile wyzbędzie się opinii, że GKW w okręgu stalinogrodzkim są środkiem transportowym, z którego korzysta się tylko z konieczności.

Uchwała nr 421/53 Prezydium Rządu z dnia 6 czerwca 1953 r. w sprawie założeń regionalnego planu zagospodarowania przestrzennego górnośląskiego okręgu przemysłowego (GOP) w punkcie „B” mówi: „Linie kolei wąskotorowej powinny być utrzymane jako niezbędne dla należytej obsługi wielu zakładów przemysłowych. Należy przewidzieć w ramach programu eksploatacji tych linii możliwości rozbudowy punktów zdawczo-odbiorczych w celu usprawnienia transportu”. A zatem Uchwała ta zobowiązuje tak przewoźnika, jak użytkownika do właściwego ustosunkowania się do kolei wąskotorowych, jako środka transportowego, który w okręgu stalinogrodzkim odgrywa podobną rolę, jak koleja normalnotorowa.

Innym ważnym momentem, stawiającym Górnośląskie koleje Wąskotorowe na czołowym miejscu w transporcie uprzemysłowionego okręgu śląskiego, to możliwość przejęcia przez nie przewozów dokonywanych po torze normalnym na krótkie odległości. Zagadnienie to jest dla DOKP Stalinogród zagadnieniem niezwykle ważnym, gdyż przewozy te są nieekonomiczne i pod względem techniczno-ruchowym dla kolei normalnotorowych bardzo uciążliwe. Blokują one przeciążone i tak linie kolejowe i przechodzą przez obciążone stacje węzłowe, jak: Stalinogród, Chorzów, Bytom, Chebzie, Zabrze i Gliwice, na których ulegają ciągłym przeróbkom w pociągach zbiorowych. Dla podkreślenia ważności tego zagadnienia należy wziąć pod uwagę, że dzienny naladunek w przewozach lokalnych DOKP Stalinogród, przy mocno obciążonej sie-

ci normalnotorowej, wynosi ok. 96 tys. ton. Do przewozu tak dużej masy towarowej przy współczynniku obrotu wagonu 3,5 potrzebne jest 403.200 wag./godz., co równa się 16.800 efektywnym wagonom normalnotorowym, które są uwiązane w nieracjonalnych przewozach. Uwzględniając ponadto stale wzrastające przewozy na torze normalnym, które w DOKP Stalinogród pod koniec nowej 5-latki w stosunku do roku bieżącego jeszcze bardziej wzrosną, należy stwierdzić, że nieuregulowanie przewozów na krótkie odległości w okręgu śląskim może stać się poważną przeszkodą dla transportu kolejowego normalnotorowego oraz dla zaopatrzenia zakładów przemysłowych w innych okęgach kraju. Rozwiązanie tego palącego zagadnienia winno przede wszystkim pójść w kierunku zwiększenia wykorzystania GKW; jeżeli chodzi o takie towary masowe, jak: węgiel, koks, ruda, dolomit itp., tym bardziej, że sieć kolei wąskotorowej obejmuje właśnie te tereny, na których w większości odbywają się uciążliwe przewozy koleją normalnotorową.

Górnośląskie koleje wąskotorowe, które na przestrzeni lat 1851 — 1945 miały charakter wyłącznie lokalny i bez widoków dalszego rozwoju, mają obecnie dla gospodarki narodowej poważne znaczenie. W naszych codziennych troskach o rozwój gospodarki narodowej — zwiększenie zdolności przewozowych kolei wąskotorowej oraz pełne wykorzystanie jej w przewozach lokalnych — powinno być przez centralne zarządy przemysłu oraz zjednoczenia przemysłu węglowego, jak i PKP stawiane na czołowym miejscu i realizowane w następujących kierunkach:

Ze strony zakładów przemysłowych poprzez:

1) rozbudowę już istniejących bocznic w kierunku przyjmowania, jak i zdawania pociągów lub grup wagonowych;

2) rozbudowę urządzeń załadunkowych w kierunku zwiększenia i rozłożenia załadunku na poszczególne okresy produkcyjne; przy węglu należałoby w miarę możliwości rozszerzyć załadunek na wszystkie sortymenty;

3) wybudowanie bocznic na tych zakładach, gdzie już istnieją warunki do włączenia się w sieć GKW;

4) rozbudowę istniejących lub budowę nowych, niezbędnych magazynów, składowisk, zbiorników itp. dla towarów masowych;

5) pełne zmechanizowanie czynności ładunkowych na tych zakładach, gdzie tego wymaga wielkość masy towarowej;

6) dokonanie dalszych przerzutów w masie towarowej z toru normalnego dla odbiorców, którzy posiadają bocznice wąskotorowe;

7) realne opracowanie planów przewozowych i traktowanie ich identycznie jak dla kolei normalnotorowej oraz wprowadzenie planów 5-dniowych;

8) wprowadzenie planowania kierunkowego w powiązaniu nadawcy z odbiorcą z uwzględnieniem racjonalnych przewozów.

Ze strony PKP poprzez:

1) rozpatrzenie możliwości wybudowania nowych linii i bocznic;

2) rozbudowę i przebudowę obecnych ładowni publicznych oraz wybudowanie nowych w miejscach gospodarczo niezbędnych;

3) wprowadzenie w obieg większej ilości wagonów o ładowności 15 ton;

4) wprowadzenie pociągów wahałowych do tych zakładów, gdzie masa towarowa na to pozwala (elektrownie, huty i zakłady chemiczne);

5) zwiększenie mocy parowozów pociągowych;

6) przystosowanie istniejących stacji do zwiększonych zadań przewozowych.

Ponieważ zdolność przewozowa kolei wąskotorowej jest w dużym stopniu ściśle związana z warunkami pracy transportu i urządzeniami załadunkowymi i wyładunkowymi wewnątrz zakładów, realizacja wyżej omawianych postulatów winna przebiegać w poszczególnych zakładach w myśl Uchwały nr 421/53 Prezydium Rządu. Od chwili ukazania się Uchwały minął już szereg miesięcy, a sprawa usprawnienia transportu kolei wąskotorowej, jak również zwiększenia jej zdolności przewozowych, do tej chwili nie znalazła

wśród użytkowników należytego zrozumienia oraz nie podjęto bezpośrednich prac w tym kierunku.

Dotychczasowy stan rzeczy ze względu na doniosłość i ważność zagadnienia kolei wąskotorowej w skali ogólnopństwowej powinien w jak najkrótszym czasie ulec zmianie.

Z. MILLER (Warszawa)

Wykorzystanie wagonów-cystern w przemyśle owocowo-warzywnym

W przemyśle owocowo-warzywnym stosuje się od kilku lat przewóz półfabrykatów owocowo-warzywnych, jak: moszcze i przeciery, cysternami kolejowymi. Przewóz ten odbywa się, oczywiście, po uprzednim wyłożeniu wnętrza cysterny masą kwasoodporną. Ponieważ objętość kotła cysterny nie jest zharmonizowana z nośnością wzgl. ładownością cysterny, a prawie zawsze objętość kotła bywa stosunkowo większa, niż na to zezwala nośność danej cysterny, przeto należyte wykorzystanie maksymalnej nośności wzgl. ładowności cysterny napotyka na duże trudności. Ładowanie cystern odbywa się z reguły „na oko”, co powoduje niewykorzystanie ładowności wagonu-cysterny.

Cysterny ładuje się pompami motorowymi przy zbiornikach, magazynach lub miejscach tłoczenia owoców, a następnie waży się na wagach wagonowych własnych lub kolejowych, odległych nieraz znacznie od miejsc załadunku. Z chwilą stwierdzenia na wadze „niedoładowania” względnie „przeładowania” cysterny, powstają poważne trudności i bezwzględna strata czasu na skutek konieczności ponownego przeladunku wagonu pod magazyn celem doładowania lub też zmniejszenia ładunku do ustalonej (dozwolonej) przepisami PKP normy dla danej cysterny.

Jak już nadmienilem, takie „poprawienie” załadunku jest bardzo kłopotliwe i magazynier radzi sobie przeważnie w ten sposób, że ładuje „na oko” mniej płynów, aby tylko nie przeładować cysterny i tym samym nie być zmuszonym, po stwierdzeniu na wadze przeładowania, do odładowania płynu do dopuszczalnej przepisami granicy. Natomiast załadowanie cysterny poniżej dopuszczalnej granicy prawie nigdy nie jest korygowane i cysterna taka mimo niewykorzystania jej ładowności jest nadawana do przewozu.

Fakty te potwierdzają następujące dane:

cysterna nr 552820 ładowność 19 ton, nośność 20 ton, załadowano 17 ton, zapłacono przewoźne za 19 ton;
cysterna nr 570253 ładowność 19 ton, nośność 20 ton, załadowano 17 ton, zapłacono przewoźne za 19 ton;
cysterna nr 557252 ładowność 16 ton, nośność 17 ton, załadowano 13 ton, zapłacono przewoźne za 16 ton;
cysterna nr 555461 ładowność 21 ton, nośność 22 ton, załadowano 17,5 ton, zapłacono przewoźne za 21 ton;
cysterna nr 555113 ładowność 20 ton, nośność 21 ton, załadowano 15 ton, zapłacono za 20 ton itd.

Oczywiście tego rodzaju sposób postępowania naraża zarówno przemysł jak i kolej na znaczne straty, powstałe wskutek nienależytego wyzyskania taboru wagonów-cystern i podrożenia samych kosztów przewozu. Jak bowiem wiadomo, opłaty przewozowe pobiera się nie od faktycznie przewożonego towaru, lecz od załadowanego napełnienia cysterny w 95 proc. jej pojemności — niezależnie od ilości załadowanego płynu.

Pragnąc zapobiec zbędnemu opłatom i tym samym ułatwić magazynierowi zorientowanie się, jak daleko sięga granica nośności danej cysterny dla danego płynu (przy ustalonym jego ciężarze właściwym), postanowiono w przemyśle owocowo-warzywnym zastosować pomysł racjonalizatorski inżyniera Józefa Czarneckiego, pracownika Krakowskich Zakładów Przetwórstwa Owocowo — Warzywnego, w Krakowie.

Pomysł ten polega na jednorazowym wycechowaniu każdej cysterny i ustaleniu na lasce mierniczej, umiesz-

Zainteresowane przedsiębiorstwa, przy współpracy z DOKP Stalinogród oraz przy daleko idącej pomocy ze strony resortów poszczególnych ministerstw, powinny przyczynić się do usprawnienia transportu kolei wąskotorowej.

czanej na stałe pionowo wewnątrz cysterny, za pomocą kresek poziomych:

1) granicy nośności cysterny dla danego płynu o określonym ciężarze gatunkowym;

2) granicy ładowności dla danego płynu o określonym ciężarze gatunkowym.

Magazynier ładując cysternę zaopatrzoną w opisaną wyżej łaskę mierniczą nie będzie się już obawiał niedoładowania lub też przeładowania cysterny, gdyż przy pomocy w/w kresek poziomych łatwo może dopilnować normalnego załadowania cysterny, aż do granicy jej nośności, naturalnie przy uwzględnieniu ciężaru gatunkowego ładowanego płynu, w stosunku do ciężaru gatunkowego płynu jaki był użyty przy wymierzaniu cysterny. Dlatego też na każdej cysternie, na tablicy, należy umieścić uwagę jaki płyn, o jakiej temperaturze i o jakim ciężarze gatunkowym został użyty do jej wycechowania. Zaznaczyć należy, iż koszty omawianego wycechowania są nieznaczne i winny się obracać w granicach 250 — do 350 zł od jednej cysterny.

Ile wyniosą efektywne korzyści wycechowania cystern? Otóż, opierając się na danych statystycznych przemysłu owocowo-warzywnego, ustalno, że w 100 cysternach o ogólnej nośności 1899 ton, przewieziono 1685 ton moszczu, a zatem o 214 ton mniej niż można było przewieźć tj. o 11,26 proc. mniej. Równocześnie powstały straty finansowe, gdyż przewoźne pobrano za 1774 tony, a więc o 89 ton więcej niż przewieziono. Ogólne straty w danym przypadku wyniosły 89 ton. Opłaty przewozowe tych 1774 ton moszczu w sumie wyniosły 132.417,40 zł, przeto przewiezienie 1 tony kosztowało średnio 74,65 zł, czyli strata finansowa powstała na skutek niewykorzystania tonażowego wspomnianych 100 cystern wyraża się kwotą $74,65 \text{ zł} \times 89 \text{ ton} = 6.644 \text{ zł}$

Jeżeli dalej przyjmijemy, że w przemyśle owocowo-warzywnym obrót cystern wynosić winien miesięcznie trzy obroty (tam i z powrotem), tj. rocznie 36 obrotów strata powstała w ciągu jednego roku tylko na wyniezionych stu cysternach, zakładając, iż przewóz odbywałby się na tych samych odległościach i przy takim samym wykorzystaniu nośności, wyniosłaby:

$$6.644 \text{ zł} \times 36 \text{ obrotów} = 239.184 \text{ zł}$$

Poza stratami finansowymi powstały inne poważne straty w niewykorzystaniu ładowności wagonów-cystern. Przy jednym obrocie niewykorzystanie to wyniosło 214 ton. Zakładając 36 obrotów w ciągu roku, z tytułu niewykorzystania ładowności, poza stratami finansowymi, stracono 7.704 ton ładowności cystern, tj. nie wykorzystano w ogóle ok. 11 cystern.

Biorąc pod uwagę ilość wagonów cystern kursujących u nas w kraju, przewożących benzynę, ropę, spirytus, tłuszcz, melasę itp., które na pewno nie są w pełni wykorzystane, czy to do granic ich nośności, czy też ładowności, uważam, że wycechowanie wszystkich będących w użyciu cystern, jest bezwzględnie wskazane i celowe. Nadmieniam, że zainteresowanym w tej sprawie, wszelkich szczegółów technicznych udzieli projektodawca ob. inż. Józef Czarnecki, Krakowskie Zakłady Przetwórstwa Owocowo Warzywnego, Kraków, ul. Halicka 11.

T. KOWALSKI (Szczecin)

Perspektywy aktywizacji żeglugi kabotażowej

W związku z artykułem H. Sługockiego „O aktywizację żeglugi kabotażowej” chciałbym nadmienić, że właściwe zagadnienie kabotażu pomiędzy naszymi portami zostało częściowo rozwiązane przez nowy układ żeglugowy, który wszedł w życie z dniem 1 stycznia 1955 r.

Statki PLO, ładując w Gdyni, zachodzą w każdej podróży na zachód do Szczecina i w powrotnej drodze wyladują towary w Szczecinie, a następnie znów idą do Gdyni tak, że z reguły już obecnie jest możliwy przewóz towarów drobnicowych (tj. w opakowaniu lub w sztukach) pomiędzy naszymi portami.

Poza tym dosyć często statki Polskiej Żeglugi Morskiej w Szczecinie (PŻM) zachodzą również do Gdyni i Gdańska, i mogą w razie potrzeby ładować towary w powyższych portach dla Szczecina. Można zaryzykować twierdzenie, że przez fakt regularnej obsługi poszczególnych naszych portów przez Linie Żeglugowe stworzyło się nieświadomie kabotaż. Celem ujęcia go w jakieś prawne i regularne ramy należałoby dokonać jeszcze szeregu pociągnięć, a mianowicie:

- 1) ogłosić możliwość takich przewozów,
- 2) opracować odpowiednie taryfy,
- 3) wciągnąć do akcji PKP i PKS.

W punkcie 3) wspomniałem o PKP i PKS, gdyż te przedsiębiorstwa mogłyby przyczynić się do ożywienia omawianego kabotażu, nie przyjmując przesylek w relacjach Szczecin — Gdynia — Gdańsk i odwrotnie.

Jednym z ostatnich zagadnień byłoby oficjalne wciągnięcie PLO i PŻM do tych przewozów. Już obecnie przedsiębiorstwo C. Hartwig w Szczecinie wykorzystuje powyższe połączenia w celach kabotażowych, lecz są to z braku ładunków spedycje sporadyczne, które istnieją, ale, jak dotychczas, w formie ukrytej przed bezpośrednią działalnością spedytora morskiego, gdyż są to różnego rodzaju dostawy dla zaopatrzenia sklepów, drobnego przemysłu itp. Oczywiście, poruszona przeze mnie sprawa nie dotyczy przewozów masówki, jak ruda, nawozy itp., gdyż ładunki i statki omawianych linii są typu drobnicowego, gdzie drobica z masówką nie powinny być wspólnie przewożone.

Od naszych korespondentów

OBRONA STAREGO WZORU LISTU PRZEWÓZOWEGO

Do niedawna obowiązywał list przewozowy, wydany do powszechnego użytku, który służył tak do ekspedycji przesylek wagonowych i drobnicowych zwyczajnych, jak i do ekspedycji takich samych przesylek pospiesznych z tym, że list pospieszny posiadał w górze i w dole czerwony pasek. List ten nosił przy samym dole wypisany symbol: „sprzedażny PKP, seria H, numer 1132”.

Formularz ten, dobrze wszystkim znany, wypracował sobie z biegiem lat obywatelstwo, był wygodny w użyciu, ponieważ zawierał na jednej swej stronie wszystkie dane, potrzebne do zawarcia z koleją umowy o przewóz przesylek. Jednym rzutem oka można było wszystko zobaczyć i w miarę potrzeby wykorzystać. Formularz ten miał — zdaniem niektórych pracowników kolei — jedną wadę, mianowicie to, że jedną stronę miał całkowicie czystą i niewykorzystaną. W wyniku przegrupowania dotychczasowych rubryk na inne miejsce, po zreformowaniu innych i przetrzuceniu części zawierającej dane o obliczeniu kosztów przewozu na drugą stronę — uzyskano 1/3 arkusza papieru.

Nowy ten formularz listu przewozowego został przez kolej wydany i wprowadzony w życie pod symbolem: „sprzedażny PKP, seria H, numer 1132/51 k”.

Oszczędność papieru, owszem, jest, ale tej oszczędności 1/3 arkusza papieru przeciwstawia się podwójna strata czasu tysięcy pracowników kolejowych (taksatorów, magazynierów), którzy przy poprzednim wzorze mogli pracować o wiele wydawniej, szybciej.

Ogólnie wiadomo, że formularz listu przewozowego składa się z czterech części. Ażeby go wypełnić ręcznie lub maszynowo trzeba podłożyć trzy kalki. Przy starym wzorze listu kalki podkładało się tylko raz. Przy nowym wzorze czynność podkładania kalki jest zdublowana, bo trzeba je podkładać raz do wypełnienia strony I, a drugi raz do wypełnienia strony II. Czynność podkładania kalki — jak

wiadomo — nie jest trudna, lecz wymaga chwili czasu, o który właśnie chodzi. Niniejsza notatka zamierza wywalczyć przywrócenie wycofanego listu przewozowego z następujących przyczyn:

Jak wiadomo, kolej — jeśli chodzi o wykonanie przewozów oraz o pozostałe jej czynności związane z wykonaniem przewozów, jest dostatecznie zabezpieczona Dekretem o Przewozie Przesylek i Osób, tj. posiada prawo dyktowania swoim usługobiorcom wszelkich dogodnych dla siebie warunków pracy. Ponieważ nowy wzór listu przewozowego wymaga jednej minuty czasu więcej dla wypełnienia go w zakresie przewidzianym dla kolei, przeto żąda się od usługobiorców wcześniejszego dostarczenia listów, co przy dziennej ekspedycji większej ilości przesylek nie zawsze jest możliwe do wykonania lub jest możliwe do wykonania przy zwiększeniu dotychczasowego pośpiechu w pracy. Wiadomo również, że zbyt ni pośpiech przy wystawianiu dowodów przewozowych nie jest pożądany, gdyż przynosi wiele pomyłek i niedokładności, co z kolei wywiera niekorzystny wpływ na pracę transportu kolejowego, ponieważ przynosi zwiększenie dotychczasowej ilości dodatkowych zleceń, reekspedycji itp.

Z tych względów należy się dziwić, że kolej przy zysku 1/3 części arkusza papieru zgodziła się na zmianę dotychczas obowiązującego listu przewozowego, która to zmiana i wypływająca z niej korzyści są nader problematyczne.

Nowy wzór listu przewozowego dał się już poznać, że nie jest odpowiedni. Przynosi bowiem zwiększenie 2—3% pomyłek taksacyjnych i powoduje wzrost w tych samych granicach przypadków reklamacji o zwrot niesłusznie pobranych nadpłat przewozowych, wzrost pracy tak u nadawców jak i na kolei.

Czy straty ponoszone przez kolej zrekomensuje oszczędność 1/3 arkusza papieru? Należy w to wątpić.

Korespondent J. Fidler (Gliwice)

DZIAŁ INFORMACYJNY*)

ODLEGŁOŚCI PRZEWOZU W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM

Dla właściwej gospodarki i eksploatacji ciężarowego taboru samochodowego ważne jest zagadnienie odległości, w granicach których dopuszczalne jest używanie taboru w transporcie między osiedlami.

Zagadnieniem tym zajęło się w ogólnych zarysach rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 marca 1952 r. w sprawie używania ciężarowych pojazdów samochodowych w transporcie między osiedlami i wykorzystania ich próżnych przebiegów (Dz. U. Nr 28, poz. 197), które w § 1 zapowiedziało wydanie zarządzenia, określającego odległości przewozu w ciężarowym transporcie samochodowym między osiedlami w zależności od rodzajów pojazdów, rodzaju ładunków, potrzeb transportowych poszczególnych branż gospodarczych, warunków transportowych, istniejących na poszczególnych obszarach i innych czynników, wpływających na właściwą eksploatację pojazdów ciężarowych.

Zapowiedź tę zrealizowało zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 26 maja 1955 r. w sprawie odległości dozwolonego przewozu w ciężarowym transporcie samochodowym między osiedlami, ogłoszone w Monitorze Polskim Nr 51.

Zarządzenie w następujący sposób normuje sprawę odległości przewozów:

1) ustala, iż ciężarowe pojazdy samochodowe należące do spółdzielni pracy transportowej i przedsiębiorstw transportowych, nie będących jednostkami gospodarki społecznej mogą być używane do przewozu tylko w granicach odległości, określonych w zezwoleniach na wykonywanie publicznego transportu drogowego,

2) ustala, iż ciężarowe pojazdy samochodowe użytkowane przez inne jednostki, niż jednostki gospodarki społecznej mogą być używane tylko w granicach odległości, określonych w §§ 2—4 w zarządzeniu. Ograniczenie to idzie jeszcze dalej w odniesieniu do ciągników typu rolniczego i ciężarowych samochodów-wywrotek.

Ad. 1. Z przepisu zarządzenia, traktującego o dozwolonych odległościach przewozu dla samochodów ciężarowych należących do spółdzielni transportowych i nieuspołeczniczonych przedsiębiorstw transportowych wynika, że dla ustalenia tych odległości miarodajne są przepisy rozporządzenia Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 27 listopada 1951 r. w sprawie udzielania zezwoleń na publiczny transport drogowy (Dz. U. Nr 64, poz. 442), a w konkretnych przypadkach zezwolenia na wykonywanie publicznego transportu drogowego, wydane przewoźnikom w trybie przepisów tego rozporządzenia.

Ad. 2. O ile chodzi o używanie samochodów ciężarowych w transporcie między osiedlami użytkowanych przez inne jednostki niż wymienione w ustępie Ad 1 (tj. przez jednostki gospodarki społecznej), należy rozróżnić dwa zagadnienia, mianowicie:

1) używanie ciężarowych pojazdów samochodowych z wyjątkiem ciągników typu rolniczego i ciężarowych samochodów-wywrotek,

2) używanie ciągników typu rolniczego i ciężarowych samochodów-wywrotek.

Używanie ciężarowych pojazdów samochodowych (z wyjątkiem ciągników typu rolniczego i wywrotek)

1. Ciężarowe pojazdy samochodowe mogą być używane w ciężarowym transporcie między osiedlami w granicach powiatu, na obszarze którego pojazdy mają miejsce stałego postoju lub miejsce garażowania; przez powiat, rozumie się również obszar m. st. Warszawy, obszar m. Łodzi wraz z powiatem łódzkim i obszar miasta stanowiącego powiat wraz z przyległym powiatem.

2. W przypadku, gdy ciężarowe pojazdy samochodowe mają stałe miejsce postoju lub miejsce garażowania na obszarze powiatu, przylegającego do granic administracyjnych m. st. Warszawy, m. Łodzi lub miasta stanowiącego

powiat mogą one być używane również do przewozu na teren i z terenu tych miast.

3) Ciężarowe pojazdy samochodowe w razie konieczności przewozu ładunków: 1) do punktów skupu i zyspu produktów rolnych, 2) do punktów zaopatrzenia i zbytu, 3) przy naładunku i wyładunku wagonów kolejowych lub statków i 4) do prowadzonych budów mogą być używane na odległości do 30 km od granic administracyjnych osiedla, w których mają stałe miejsce postoju lub miejsce garażowania.

4. Ciężarowe pojazdy samochodowe, użytkowane przez branżowe przedsiębiorstwa transportowe mogą być używane do przewozów w celach określonych wyżej w ust. 3, na obszarze powiatu sąsiadującego z obszarem, określonym w ust. 1 i 2.

5. Ograniczenia odległości określone w ust. 3 (to jest do 30 km od granic osiedla) nie mają zastosowania do ciężarowych pojazdów samochodowych: 1) używanych do przewozu materiałów w związku z budową i utrzymaniem dróg i mostów, 2) użytkowanych przez państwowe gospodarstwa rolne oraz rolnicze spółdzielnie produkcyjne przy przewozie ładunków z najbliższej bazy zaopatrzenia i 3) użytkowanych przez państwowe gospodarstwa leśne przy wywozie drewna z lasu.

6. Nadmienić należy, że prezydya wojewódzkich rad narodowych właściwe ze względu na miejsce załadowania samochodu ciężarowego mogą zabronić dokonywania przewozów wskazanych wyżej w ust. 3, 4 i 5, o ile uznają, że dokonywanie tych przewozów nie jest gospodarczo uzasadnione.

7. Ograniczenie odległości przewozów do granic powiatu, na obszarze którego samochód ciężarowy ma miejsce stałego postoju lub miejsce garażowania, nie ma zastosowania przy przewozie: 1) towarów łatwospalających się, 2) żywca zwierzęcego lub drobiu żywego w ramach przeprowadzanych akcji skupu, 3) materiałów wybuchowych, żrących i łatwopalnych, 4) padliny lub odpadków zwierzęcych, 5) ładunków wymagających specjalnego przystosowania pojazdu samochodowego i 6) ładunków na zlecenie organów wojskowych lub służby bezpieczeństwa publicznego, konwojowanych przez osoby wyznaczone przez te organy.

Używanie ciągników typu rolniczego i ciężarowych samochodów-wywrotek

Jako zasadę zarządzenie przyjęło, iż ciągniki typu rolniczego i ciężarowe samochody-wywrotki nie mogą być używane w ciężarowym transporcie między osiedlami, poza niżej wskazanymi wyjątkami.

1. Pojazdy te (ciągniki rolnicze i wywrotki) mogą być używane na odległości do 10 km od granic administracyjnych osiedla, w którym mają stałe miejsce postoju lub miejsce garażowania w przypadku konieczności przewozu ładunków: 1) do punktów skupu i zyspu produktów rolnych, 2) do punktów zaopatrzenia i zbytu, 3) przy naładunku i wyładunku wagonów kolejowych lub statków i 4) do prowadzonych budów.

2. Ograniczenie odległości podane w ust. 1 nie ma zastosowania do ciągników rolniczych i wywrotek: 1) używanych do przewozu materiałów w związku z budową i utrzymaniem dróg i mostów, 2) użytkowanych przez państwowe gospodarstwa rolne i rolnicze spółdzielnie produkcyjne przy przewozie ładunków z najbliższej bazy zaopatrzenia i 3) użytkowanych przez państwowe gospodarstwa leśne przy wywozie drewna z lasu.

3. Prezydya wojewódzkich rad narodowych, właściwe ze względu na miejsce załadowania pojazdu, mogą zabronić dokonywania przewozów w przypadkach wskazanych wyżej w ust. 1 i 2, o ile uznają, że dokonywanie tych przewozów nie jest gospodarczo uzasadnione.

Postanowienia wspólne

Zarządzenie postanawia, iż ograniczenia odległości przewozu w nim ustalone nie mają zastosowania przy świadczeniu usług transportowych ciężarowymi pojazdami samochodowymi w wykonaniu obowiązków, wynikających

z rozporządzenia w sprawie świadczenia usług transportowych (Dz. U. z 1951 r. Nr 49, poz. 359 i z 1953 r. Nr 43, poz. 214) oraz z innych przepisów.

To postanowienie zarządzenia odnosi się zarówno do ciężarowych pojazdów samochodowych, należących do spółdzielni pracy transportowej i przedsiębiorstw transportowych nieuspołecznionych, jak i do ciężarowych pojazdów samochodowych (nie wyłączając ciągników typu rolniczego i ciężarowych samochodów-wywrotek), użytkowanych przez inne jednostki (jednostki gospodarki uspołecznionej).

W omawianym przez nas zarządzeniu znajdujemy jeszcze dwa interesujące postanowienia, mianowicie:

- 1) że odległości (obszar), w granicach których mogą być używane ciężarowe pojazdy samochodowe, powinny być określone w karcie drogowej pojazdu w rubryce „uwagi“;
- 2) że zgodnie z § 9 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 czerwca 1952 r. w sprawie używania ciężarowych pojazdów samochodowych w transporcie między osiedlami i wykorzystania ich próżnych przebiegów (Dz. U. Nr 29, poz. 197), traci moc obowiązującą § 9 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 stycznia 1951 r. w sprawie zakazu lub ograniczenia używania niektórych pojazdów mechanicznych (Dz. U. Nr 4, poz. 29 i z 1954 r. Nr 44, poz. 206) oraz wydane na jego podstawie zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 29 marca 1951 r. w sprawie stosowania ulg w ograniczeniach niezarobkowego transportu towarów samochodami ciężarowymi i ciągnikami (Mon. Pol. Nr A-29, poz. 378).

Uwagi ogólne

Wydaje się, iż celem dokładniejszego naświetlenia omówionej przez nas sprawy odległości dozwolonego przewozu w ciężarowym transporcie samochodowym między osiedlami, wskazane jest przypomnieć, że ograniczenia w transporcie ciężarowym między osiedlami nie dotyczą:

- 1) transportu podręcznego narzędzi i materiałów roboczych,
- 2) specjalizowanego transportu ciężarowego tj. transportu ładunków, wykonywanego specjalnie przysposobionymi do ich przewożenia pojazdami samochodowymi,
- 3) transportu ładunku wykonywanego przez państwowe przedsiębiorstwa transportu publicznego,
- 4) transportu wykonywanego na drogach publicznych, będącego w zarządzie Ministra Obrony Narodowej i Władz bezpieczeństwa publicznego.

Powyższe wyłączenia wynikają z przepisów § 8 ust. 1 powyższego wstępu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 czerwca 1952 r. i z art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 8 stycznia 1951 r. o transporcie drogowym (Dz. U. Nr 4, poz. 26 i z 1953 r. Nr 43, poz. 210).

J. B.

GOSPODARKA ETATAMI SAMOCHODOWYMI

Rada Ministrów podjęła uchwałę Nr 435/55 r. z dnia 11 czerwca br. w sprawie usprawnienia prac w zakresie organizacji i etatów w aparacie administracji państwowej i gospodarczej oraz uproszczenia trybu ich załatwiania.

Uchwała została podjęta w celu m. in. ustalenia i szczegółowego rozgraniczenia kompetencji w zakresie zasad organizacji, struktur organizacyjnych, etatów osobowych i samochodowych oraz w celu ustalenia i uproszczenia trybu załatwiania tych spraw.

W zakresie etatów pojazdów samochodowych § 11 omawianej uchwały obejmuje następujące postanowienia:

Kontyngenty etatów i przebiegów pojazdów samochodowych ustala Prezes Państwowej Komisji Etatów na wniosek właściwego ministra: w parku samochodowym administracji państwowej — dla grup jednostek według działów klasyfikacji budżetowej; w parku samochodowym gospodarki narodowej — łącznie dla wszystkich jednostek; w parku samochodowym organizacji społecznych — dla poszczególnych instytucji społecznych i stowarzyszeń. Należy przy tym zaznaczyć, że kontyngenty w parku samochodowym gospodarki narodowej obejmują tylko etaty pojazdów samochodowych osobowych i motocykli. Kontyngenty dla prezydiów rad narodowych i podległych im jednostek organizacyjnych ustala Prezes Państwowej Komisji Etatów na wniosek prezydium właściwej wojewódzkiej rady narodowej. Etaty dla poszczególnych jednostek organizacyjnych ustala w ramach kontyngentów właściwy minister lub prezydium właściwej wojewódzkiej rady naro-

dowej. Kontyngenty przebiegów pojazdów samochodowych ustalane są na podstawie norm przebiegów, określonych przez Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego. Przebiegi pojazdów samochodowych dla poszczególnych jednostek organizacyjnych ustala właściwy minister lub prezydium właściwej wojewódzkiej rady narodowej w ramach kontyngentów oraz na podstawie norm przebiegów określonych przez Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego.

Przenoszenia etatów i przebiegów pojazdów samochodowych dokonuje właściwy minister lub prezydium właściwej wojewódzkiej rady narodowej, przysyłając odpisy decyzji Prezesowi Państwowej Komisji Etatów. Przeniesienie etatów i przebiegów pojazdów samochodowych pomiędzy parkami samochodowymi wymaga uzgodnienia z Prezesem Państwowej Komisji Etatów.

Rozdzielniki pojazdów samochodowych ustala dla poszczególnych ministerstw i prezydiów wojewódzkich rad narodowych Prezes Państwowej Komisji Etatów na wniosek właściwych ministrów lub prezydiów właściwych wojewódzkich rad narodowych, dla poszczególnych jednostek właściwy minister lub prezydium właściwej wojewódzkiej rady narodowej.

Przekazywanie pojazdów samochodowych, zarówno pomiędzy parkami samochodowymi, jak i między różnymi jednostkami w obrębie tego samego parku samochodowego, odbywa się za zgodą właściwego ministra lub prezydium właściwej wojewódzkiej rady narodowej, przy równoczesnym przesłaniu odpisu decyzji o przekazaniu pojazdu samochodowego Prezesowi Państwowej Komisji Etatów.

Przekazywanie nadetatowych pojazdów samochodowych między resortami odbywa się za zgodą Prezesa Państwowej Komisji Etatów. Przyznania uprawnień do samochodu funkcyjnego dokonuje właściwy minister za zgodą Prezesa Państwowej Komisji Etatów. Zwolnień od ograniczeń w użytkowaniu służbowych samochodów osobowych dla pracowników na szczególnie odpowiedzialnych stanowiskach udziela Prezes Państwowej Komisji Etatów na wniosek właściwego ministra lub prezydium wojewódzkiej rady narodowej.

Szczegółowy tryb zatwierdzania etatów pojazdów samochodowych w administracji państwowej i gospodarczej oraz w urządzeniach socjalnych i kulturalnych określi zarządzenie Prezesa Państwowej Komisji Etatów.

K. K.

OPLATY ZA EGZAMINY KIEROWCÓW

Ostatnio opublikowane zostały w Monitorze Polskim nr nr 54 i 56 dwa zarządzenia Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 9 i 21 maja 1955 r., z których jedno:

A) ustala wysokość opłat za sprawdzanie kwalifikacji fachowych osób, ubiegających się o pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych, a drugie

B) ustala stawki wynagrodzenia członków komisji egzaminacyjnych dla kierowców pojazdów mechanicznych.

Ad A). Ubiegający się o pozwolenia wnoszą opłaty za sprawdzenie ich kwalifikacji fachowych przez komisje egzaminacyjne w wysokości uzależnionej od tego, o jakiego rodzaju pozwolenia ubiegają się.

Stawki zostały ustalone dla ubiegających się o:

- 1) pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych: a) kategorii amatorskiej lub motocyklowej w wysokości 15 zł., b) kategorii III (łącznie z pozwoleniem praktykanta), II lub I oraz ciągnikowej i trolejbusowej w wysokości 20 zł., c) kategorii amatorskiej łącznie z pozwoleniem kategorii motocyklowej w wysokości 20 zł., d) kategorii III, II lub I łącznie z pozwoleniem kategorii motocyklowej w wysokości 25 zł;

2) wkładkę kontrolną do karty traktorzysty w wysokości 5 zł.

W przypadkach uznania wyniku egzaminu jako częściowo niedostatecznego i konieczności sprawdzenia kwalifikacji fachowych kandydata tylko ze znajomości budowy pojazdów mechanicznych lub przepisów drogowych, albo tylko z umiejętności prowadzenia pojazdów mechanicznych opłata od osoby ubiegającej się:

- 1) o pozwolenie kategorii amatorskiej lub motocyklowej wynosi 5 zł,

2) o pozwolenie kategorii III, II, I, ciągnikowej i trolejbusowej wynosi 6 zł,

Jeżeli wynik egzaminu został uznany w pełni za niedostateczny i zachodzi konieczność powtórzenia pełnego egzaminu, pobiera się opłaty jak za pełny egzamin.

Opłat egzaminacyjnych nie pobiera się od kierowcy w razie wezwania go przez prezydium rady narodowej dla sprawdzenia jego kwalifikacji fachowych w przypadku zaistnienia wątpliwości, czy kwalifikacje te są wystarczające do prowadzenia pojazdów mechanicznych.

Z przywileju tego nie korzysta jednak kierowca, który nie zgłosił się bez uzasadnionych przyczyn do egzaminu sprawdzającego w wyznaczonym terminie. Niezgłoszenie się do egzaminu powoduje bowiem cofnięcie pozwolenia. Kierowca, któremu w tych warunkach cofnięto pozwolenie, w razie późniejszego zgłoszenia się do egzaminu jest traktowany na równi z nowoubiegającym się o pozwolenie, a zatem musi wnieść pełną opłatę egzaminacyjną.

Opłaty ustalone zarządzeniem nie obejmują opłaty skarbowej.

Ad B. Każdy członek komisji egzaminacyjnej dla kierowców pojazdów mechanicznych otrzymuje wynagrodzenie według następujących stawek:

Za sprawdzenie kwalifikacji fachowych, osoby ubiegającej się o:

1) pozwolenie kategorii amatorskiej lub motocyklowej — 3 zł,

2) pozwolenie kategorii III, II lub I — 4,50 zł,

3) pozwolenie kategorii ciągnikowej lub trolejbusowej — 4,50 zł,

4) pozwolenie kategorii amatorskiej łącznie z pozwoleniem kategorii motocyklowej — 4 zł,

5) pozwolenie kategorii III, II lub I łącznie z pozwoleniem kategorii motocyklowej — 4,50 zł,

6) wkładkę kontrolną do karty traktorzysty — 1 zł,

Członek komisji egzaminacyjnej, który sprawdza kwalifikacje fachowe z umiejętności jazdy praktycznej otrzymuje w przypadkach, o których mowa wyżej w pkt 4 i 5 stawkę podwyższoną o 1 zł.

Za powtórne sprawdzenie kwalifikacji fachowych tylko ze znajomości budowy pojazdów mechanicznych lub przepisów drogowych albo tylko z umiejętności prowadzenia pojazdów każdy egzaminator otrzymuje wynagrodzenie w wysokości:

1) 1 zł jeżeli egzamin dotyczy pozwoleń, o których mowa wyżej w pkt 1, 4 i 6,

2) 1,50 zł, jeżeli egzamin dotyczy pozwoleń, o których mowa wyżej w pkt 2, 3 i 5.

Jeżeli zachodzi konieczność powtórzenia pełnego egzaminu, członkowie komisji egzaminacyjnej otrzymują wynagrodzenia według stawek przewidzianych dla pełnego egzaminu.

Należy w końcu zwrócić uwagę na postanowienie, według którego wynagrodzenie przewidziane zarządzeniem przysługuje egzaminatorowi tylko wówczas, gdy dokonuje on czynności sprawdzenia kwalifikacji poza godzinami służbowymi. Sprawdzanie kwalifikacji w godzinach służbowych należy do obowiązków służbowych egzaminatora i nie uzasadnia otrzymania wynagrodzenia.

J. B.

OPŁATY OD ŚRODKÓW TRANSPORTOWYCH I ROWERÓW

Z dniem 31 maja br. wszedł w życie z mocą obowiązującą od dnia 1 stycznia br. dekret o podatkach i opłatach terenowych (Dz. U. z 1955 r. nr 21. poz. 136). Dekret ustala — między innymi — opłaty od środków transportowych i opłaty od rowerów, pobierane od osób fizycznych i osób prawnych nie będących jednostkami gospodarki społecznej z tytułu posiadania środków transportowych i rowerów.

Opłaty od środków transportowych wynoszą:

- 1) od samochodów osobowych o pojemności skokowej silnika powyżej 2000 cm³ oraz samochodów ciężarowych o ładowności do 0,75 t 300 zł
- 2) od samochodów osobowych o pojemności skokowej silnika powyżej 2000 cm³ 450 „
- 3) od samochodów ciężarowych o ładowności powyżej 0,75 t, od ciągników siodłowych, ciągni-

ków, autobusów oraz samochodów specjalnych i z nadwoziami specjalnymi 900 zł

4) od motocykli o pojemności skokowej powyżej 130 cm³ 60 „

5) od motocykli, rowerów i wózków z silnikami pomocniczymi o pojemności skokowej ponad 50 cm³ do 130 cm³ 40 „

6) od wózków z silnikami pomocniczymi i motocykli o pojemności skokowej silnika do 50 cm³ oraz transportowych wózków rowerowych 20 „

7) od łodzi motorowych o pojemności skokowej silnika do 2000 cm³ 300 „

8) od łodzi motorowych o pojemności skokowej silnika powyżej 2000 cm³ 450 „

9) od łodzi wiosłowych i żaglowych 20 „

10) od promów, łodzi do przewozu towarów oraz jachtów kilowych 180 „

11) od koni ponad 2 lata 150 „

Opłaty określone w punktach 1—5 i 7—11 pobiera się za okres jednego roku kalendarzowego; jeżeli środki transportowe zostały rejestrowane w drugim półroczu, opłatę pobiera się w połowie wysokości.

Opłatę określoną w pkt 6 pobiera się za okres trzech lat, okresy trzyletnie liczy się od dnia 1 stycznia roku, w którym nastąpiła pierwsza rejestracja. Opłaty pobiera się przy rejestracji i przedłużaniu rejestracji.

Opłaty od rowerów pobiera się przy rejestracji roweru za okres 3 lat liczony od dnia 1 stycznia roku, w którym nastąpiła pierwsza rejestracja roweru. Opłata od roweru za okres 3 lat nie może przekraczać 20 zł.

Art. 22 dekretu zwalnia od opłat niektóre środki transportowe, a art. 43 zwalnia od opłat niektóre rowery. Chodzi o takie środki jak inwalidzkie motocykle i wózki rowerowe, środki transportowe służące celom sportowym o charakterze wyczynowym, zarejestrowane w Komitecie Kultury Fizycznej, rowery używane do wykonywania czynności służbowych itp.

J. B.

ZWOLNIENIA OD PODATKU GRUNTOWEGO

W Dzienniku Ustaw nr 23 z 1955 r. opublikowany został dekret z dnia 8 czerwca 1955 r. o zmianie dekretu o podatku gruntowym, który między innymi nadał nowe brzmienie artykułowi 9 dotychczasowego dekretu.

Zgodnie z nowym art. 9 od podatku gruntowego zwolnione są między innymi:

1) grunty pod torami kolejowymi, lotniskami oraz pod publicznymi drogami i placami,

2) grunty pod wodami otwartymi;

3) grunty będące w bezpośrednim władaniu organów władzy i administracji państwowej, zakładów i instytucji państwowych oraz przedsiębiorstw państwowych lub pozostających pod zarządem państwowym.

Nadmienić należy, iż w powołanym na wstępie Dzienniku Ustaw (nr 23/55 r.) ukazało się zarządzenie Ministra Finansów w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu dekretu z dnia 30 czerwca 1951 r. o podatku gruntowym, uwzględniające wszelkie dotychczas wprowadzone zmiany do tego dekretu.

J. B.

CZAS PRACY W KOMUNALNYCH PRZEDSIĘBIORSTWACH KOMUNIKACYJNYCH

Czas pracy pracowników ruchu komunalnych przedsiębiorstw komunikacyjnych uregulowany został rozporządzeniem Ministra Gospodarki Komunalnej z dnia 3 maja 1955 r. w sprawie czasu pracy pracowników komunalnych przedsiębiorstw komunikacyjnych ogłoszonym w Dzienniku Ustaw nr 20 poz. 127.

Za pracowników ruchu rozporządzenie uważa następujące kategorie pracowników tramwajowych, autobusowych i trolejbusowych: konduktorów, motorowych, kierowców, kontrolerów, dyspozytorów, instruktorów, zwrotniczych, obchodowych oraz pracowników podstacji, pogotowia technicznego, zajezdni i pracowników zatrudnionych przy sprzedaży biletów okresowych. Czas pracy tych pracowników wynosi w okresie czterotygodniowym najwyżej

184 godziny, przeciętnie 46 godzin na tydzień, przy czym czas pracy poszczególnego pracownika nie może przekraczać $10\frac{1}{2}$ godziny na dobę.

Normalne godziny pracy każdego pracownika ruchu powinny być dokładnie ustalone przez dyrekcję przedsiębiorstwa w ogólnym rozkładzie godzin pracy uzgodnionym z radą zakładową.

Z. L.

Taryfy i zarządzenia

A. W komunikacji kolejowej

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych nr 13 z 1955 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei z 27 kwietnia 1955 r., które wprowadza szereg zmian w Taryfie towarowej Polskich Kolei Państwowych. Z ważniejszych zmian wymieniamy następujące:

1) w Dziale I (Postanowienie taryfowe) otrzymał nowe brzmienie dotychczasowy § 29 o obliczaniu przewoźnego za tabor kolejowy toczący się na własnych kołach oraz uchylono postanowienia dotychczasowego § 57 o obliczaniu przewoźnego w przypadku użycia trakcji własnej w obrębie stacji portowych morskich.

2) w Dziale II, Rozdział 1 (Klasyfikacja towarów) pozycje 410, 601, 644a, 1209, 1219, 1220 i 1267 k. t. uzupełniono nowymi nazwami towarów oraz wprowadzono nową pozycję 960 A dla towaru: „Odpady płyt pilśniowych“ z klasą IV dla przesyłek drobnych i klasą 13 dla przesyłek wagonowych.

3) w Dziale IV Rozdział 1 (Opłaty dodatkowe) § 7 o opłatach za czynności ładunkowe uzupełniono nowym postanowieniem, według którego w przypadkach, gdy kolej dokonuje uszczelnienia zestaw lub umocnienia ładunku, pobiera się oprócz opłaty za materiały także opłatę za robociznę.

Z ważnością od dnia 1 czerwca 1955 r. wszedł w życie Dodatek II do Załącznika nr 1 do Jednolitej taryfy tranzytowej (ETT) — dla bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami węgierskich kolei z jednej strony a stacjami portowymi PRL: w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie oraz stacjami portowymi NRD: w Wismarze, Rostocku, Warnünde, Stralsundzie i Sassnitz z drugiej strony. Dodatek ten można nabyć w Dyrekcji Okręgowej PKP w Warszawie lub też za pośrednictwem wszystkich innych DOKP.

W Dz. T. i Z. K. nr 14 z 1955 r. ogłoszono obwieszczenie Ministerstwa Kolei z 20 maja 1955 r. w sprawie opłat za najem żelaznych materiałów nawierzchni i urządzeń bezpieczeństwa ruchu, za konserwację i obsługę bocznic oraz za najem jednostek taboru kolejowego.

A. i C. W komunikacji kolejowej i wodnej

W Dz. T. i Z. K. nr 14 z 1955 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei i Ministra Żeglugi z 11 maja 1955 r. w sprawie zezwolenia na przyjmowanie do przewozu przez kolej i żeglugę w komunikacji kombinowanej kolejowo-wodnej przesyłek towarowych mniejszych niż całobarkowe. Do towarów objętych tym zezwoleniem należą towary z następujących pozycji k. t. Taryfy towarowej PKP.

- 1) 241 — rudy rodzime i prażone (wszystkie rodzaje z punktów a) i b) tej pozycji);
- 2) 242 — wypalki piritowe;
- 3) 250 — węgiel kamienny i pozostałe towary tej pozycji
- 4) 252 — koks węglowy;
- 5) 253 — półkoks węglowy i koksik węglowy;
- 6) 254 — odpadki z węgla i koksu i pozostałe towary tej pozycji.

Zezwolenie obejmuje okres od 1 maja 1955 r. do 31 grudnia 1955 r.

O. K.

NOTATKI

O WYWROTNICY WAGONOWEJ

Naładowanie towaru do wagonu i następnie wyładowanie go stanowi już od dawna wielkie zagadnienie dla kolejnictwa.

Przed kilkudziesięciu laty przebieg tej pracy wymagał jeszcze bardzo wiele czasu i siły fizycznej, w związku z czym coraz bardziej dawała się odczuwać w kolejnictwie potrzeba wprowadzenia mechanicznych urządzeń dźwigowych i załadowniczych tak dalece, że stało się to dla ruchu kolejowego jednym z najważniejszych zagadnień o znaczeniu światowym. Wobec tego inżynierowie i technicy-fachowcy rozpoczęli kolejno konstruować najrozmaitszego rodzaju sposoby i środki, koryta, zsuwnie, taśmy do przeladunku, czerpakowe urządzenia załadownicze, suwnice z chwytakiem itd.

Po pierwszej wojnie światowej zaznaczył się duży postęp na tym polu, jednak po drugiej wojnie światowej — w związku z ogromnym rozwojem komunikacji — naładunek kolejowy stał się już zagadnieniem o znaczeniu zasadniczym. Nic dziwnego więc, że w celu przyspieszenia się do skrócenia czasu obrotu wagonów, wszędzie w kołach fachowców, daje się zauważyć wielkie zainteresowanie w kierunku radykalnego rozwiązania tego zagadnienia.

Dla wyładowywania towarów drobnicowych ustalono już dość postępowe rozwiązania przez zastosowanie najrozmaitszych dźwigów oraz suwnic mostowych. Jednak w dobie obecnej ważniejsze oraz pilniejsze zagadnienie stanowi wyładunek towarów masowych i sypkich: węgla, szutru, rozmaitego rodzaju materiałów kamiennych, tłucznia, różnego rodzaju zbóż itd.

Węgierski przemysł ciężki już przed kilkudziesięciu laty

rozpoczął projektowanie oraz produkcję tzw. wywrotnicy wagonowych, stosowanych głównie do wyładunku węgla w centralnych siłowniach. Okazały się one tak praktyczne w pracy, że jeszcze po dziś dzień funkcjonują bez zarzutu ku całkowitemu zadowoleniu zarządów tych zakładów. Od tego czasu konstruktorzy węgierscy stworzyli nowsze i bardziej postępowe typy wywrotnic wagonowych, a produkcja ich jest już w toku.

Dla porównania niechaj służy tu kilka danych: jeżeli trzeba wykonać tylko czynność wyładowania z wagonów towaru masowego (sypkiego) wówczas urządzenie suwnicy z chwytakiem zdolne jest wyładować około 5—6 wagonów na godzinę, urządzenie czerpakowe — 10—12 wagonów, podczas gdy wywrotnica wagonowa wyładowuje w tym czasie 20 wagonów.

Najnowszy typ wywrotnicy obliczony jest na obciążenie 40 ton brutto, a więc nadaje się do wyładowania wagonu kolejowego z 30 tonami ładunku użytecznego. Przechylenie wagonu w kierunku wzdłużnym odbywa się pod kątem około 50 stopni i w ten sposób ładunek wysypuje się całkowicie od strony czołowej.

Urządzenie wywrotnicy wagonowej mieści się w podziemnym szybiku betonowym i składa się z dwóch głównych części, z kadłuba umocowanego do podstawy betonowej oraz z pomostu wywrotnego. Wagon przeznaczony do wyładowania wtacza się na znajdujący się w pozycji dolnej pomost wywrotny, który jest połączony przegubowo z podstawą. Wywrócenia dokonują walce, które mocny łańcuch Galla wciąga pomiędzy dwa rozgązlenia mechanizmu, ukształtowane w formie nożyc i w ten sposób podnosi pomost wywrotny działaniem klinowym. Silnik elektryczny o mocy 57 KM napędza łańcuch Galla, względ-

nie koła zębate łańcuchowe za pośrednictwem mechanizmu napędowego kół zębatach, wbudowanych w zamkniętą skrzynkę. Pomiedzy silnik i mechanizm napędowy jest wbudowane sprzęgło ślizgowe, na którego szerokość tarczę hamulcową działają dwa urządzenia hamulcowe, zupełnie od siebie niezależne.

Wagon podczas wywracania jest podtrzymywany przez jedną parę zderzaków, na których opierają się zderzaki sprężynujące wagonu. Wagon ustawiony w pozycji ukośnej opiera się więc na koźle zderzakowym i w ten sposób łożyska, względnie łąpy osiowe są odciążone wobec tego, że nie jest uchwycona oś wagonu. Koźło może być opuszczony poniżej poziomu pomostu wyrotnego i stamtąd podnoszony przez silnik elektryczny o mocy 6 KM za pomocą mechanizmu napędowego kół zębatach, przekładni zębatkowej oraz układu walców. Pomiedzy silnik i mechanizm napędowy jest wbudowane sprzęgło ślizgowe.

Sterowanie wyrotnicą wagonową odbywa się przy pomocy guzików naciskowych umieszczonych na tablicy przyrządów w budce manewrowej, zaopatrzonej w drzwi wejściowe i okna z szybami. Różne ruchy wyrotnicy oraz zapuszczanie silników regulowane jest elektrycznie oraz sprzęgane wzajemnie w następujący sposób: w pozycji spoczynku (dolnej) wyrotnicy wagonowej koźło zderzakowe jest opuszczony i dlatego nie stanowi przeszkody dla ruchu wagonów przejeżdżających ponad nim. Podczas wywracania należy przede wszystkim podnieść koźło zderzakowe, zaś silnik wyrotnicy można dopiero wówczas zapuścić, kiedy koźło podniósł się już całkowicie. Podobnie, silnik poruszający koźło może być tylko wówczas puszczone w ruch, kiedy pomost wyrotnicy znajduje się w dolnej pozycji. Guzikami przyciskowymi można w każdej chwili silnik wyrotnicy zatrzymać względ-

nie przełączyć na opuszczenie. Ruch wyrotnicy w pozycjach skrajnych ograniczają przełączniki zderzakowe. Przy ruszeniu — przełączniki synchronizujące włączają coraz bardziej przyspieszony stopień, zaś przy opuszczaniu, silnik tak samo przełącza się automatycznie na malejącą szybkość i dlatego zatrzymanie następuje w zasadzie bez wstrząsów. Górne położenie pomostu można nastawić dowolnie w granicach między 30 i 50 stopni.

Wyrotnica wagonowa jest wykonana w układzie zarówno prawo jak i lewostronnym. Może więc być zbudowana w ten sposób, że dwie wyrotnice, ustawione naprzeciw siebie, wyładują do wspólnego bunkra. Na wyrotnicę mogą być również wstawiane wagony z budką hamulcową — bez konieczności ich przetaczania. Szybik betonowy oraz pomost wyrotny są wyłożone blachą żeberkową. Bunkier może być wykonany z blachy żelaznej, względnie żelbetonu i pokryty kratownicą żelazną.

Ciężar wyrotnicy czołowej wynosi około 42 tony. Przy wyrotnicach wagonowych coraz częściej stawiane są wymagania, by wyładowanie następowało nie od ściany czołowej, lecz od strony wzdłużnej. Dla zaspokojenia tych wymagań węgierski przemysł krajowy skonstruował tzw. obrotnicę wagonową, która wywraca wagony na bok. Urządzenie to jest wykonane przy uwzględnieniu najnowszych wymagań. Nośność tej obrotnicy wynosi 60 ton brutto, przy czym zdolna jest wywrócić jednorazowo bądź jeden wagon 40-tonowy, bądź dwa wagony 20-tonowe. Ilość wywróceń na godzinę wynosi 20, czyli można osiągnąć wyładowanie 80 wagonów na godzinę, co należy już uważać za wcale poważny wynik. Ciężar urządzenia wynosi 165 ton.

Zdjęcie wyrotnicy wagonowej podajemy na pierwszej stronie okładki.

ST. PUNICKI (Stalinogród)

O ELEKTRYFIKACJI KOLEI

Myśl zastosowania silnika elektrycznego do napędu kolei dawno interesowała wynalazców. Już w r. 1838 uczony rosyjski B. S. Jacobi zastosował silnik elektryczny do napędu łodzi motorowej na rzece Newie. Próby te jednak w ciągu XIX wieku nie wychodziły poza płaszczyznę studiów, mniej lub więcej obszernych. Pierwsza lokomotywa elektryczna nominalna została zbudowana w r. 1894 przez Niemców. Na wystawie przemysłowej w Berlinie w r. 1879 zademonstrowano po raz pierwszy tramwaj elektryczny. Miał on „szybkość“ 7 km na godzinę. Ale już w r. 1881 powstała pierwsza linia tramwajowa: Berlin Lichterfelde, na której osiągnano szybkość 19 km/godz.

Na przełomie XIX i XX wieku rozwój ten potoczył się szybciej. Największe nasilenie osiągnął on w Szwajcarii. Ten wysoko uprzemysłowiony kraj na dziś koleje elektryfikowane w 95%. Poważną rolę odegrał tam inż. Gabriel Narutowicz, prof. politechniki zurychskiej, późniejszy Prezydent Polski. Szwajcaria nie posiada własnego paliwa: ani węgla, ani ropy, ani drzewa. Ma wspaniałe siły wodne, które umiejętnie wykorzystuje w celach elektryfikacji. Inne kraje ubogie w paliwo także elektryfikują intensywnie swoje koleje. Elektryfikacja kolei w Italii wynosi 40%, w Austrii 21%.

Rewolucja Październikowa w r. 1917 wywołała zupełny przewrót w elektryfikacji kolei rosyjskich. ZSRR wysunął się na jedno z przodujących miejsc na tym polu. Do r. 1939 elektryfikowano w ZSRR około 2000 km kolei, w późniejszym etapie ponad 7000 km. Druga pięciolatka podwała tę ostatnią cyfrę.

* * *

W Polsce pierwsze tramwaje elektryczne powstały w Łodzi, wcześniej, bo już z końcem XIX wieku. Tramwaje elektryczne w Warszawie zbudowano w okresie r. 1905. Natomiast podmiejskie koleje elektryczne zbudowano w Warszawie w r. 1926 (Milanówek, Grodzisk, Poddkowa Leśna). W tym samym roku powstały również Śląsko-Dąbrowskie Koleje Elektryczne, które łączyły Górny Śląsk z Zagłębiem Dąbrowieckim. Ostatnio (1/V/1954) rozszerzyła się sieć tramwajowa zagłębia o ważną i km linię: Mysłowice — Dańdówka, przedmieście Sosnowca.

Polska, jako wielki producent węgla, nie miała tak palącej potrzeby elektryfikacji kolei jak Szwajcaria. PKP nie dużo zrobili na tym polu do r. 1938, gdyż tylko węzeł warszawski, w pewnym promieniu, został zelektryfikowany. Natomiast w Polsce Ludowej ten odcinek unowocześnienia kolei nabrał olbrzymiego rozmachu. Węzeł warszawski otrzymał znacznie rozszerzoną trakcję elektryczną w r. 1952. Elektryfikacja sieci trójmiejskiej Gdańsk — Sopot — Gdynia dokonana została w r. 1953. Kapitałną inwestycją PKP jest przestawienie na trakcję elektryczną linii Warszawa — Śląsk, która zostanie ukończona w 1955 r. Linia ta ma odgrodzić do Łodzi Fabrycznej przez Kozłuszki.

W niedalekiej przyszłości zostanie zelektryfikowana sieć kolejowa górnośląskiego okręgu przemysłowego i inne obciążone linie kolejowe. Elektryfikacja tej najbardziej zagęszczonej sieci kolejowej zmieni radykalnie warunki życia mieszkańców niekiedy węglowej. Usunie z powietrza dym i hałas, przyspieszy bieg pociągów, polepszy dojazd do pracy, stworzy lepsze zaopatrzenie w świeżą żywność. Ruch pociągów towarowych wchłonie nowa linia okrężna. Wyłonią się wtedy zupełnie nowe możliwości komunikacyjne niekiedy węglowej.

Rozważmy jakie są aspekty gospodarcze, techniczne i społeczne elektryfikacji kolei. Jest ich sporo. Oznaczając je punktami, widzimy w pierwszej grupie: a) centralne wytwarzanie energii napędowej (obniżenie kosztów materiałowych, zmniejszenie „nieużytecznej“ wagi lokomotywy), b) przedłużenie okresów międzyremontowych, c) natężona gotowość do jazdy, d) szybkość i przyspieszenie, e) elastyczniejszy rozkład jazdy. W drugiej grupie: korzyści społeczne: a) zniknie „powłoka“ dymu i hałasu, b) skrócony dojazd do pracy, szkoły i wypoczynku, c) lepsze zaopatrzenie żywnościowe, d) ciężka praca obsługi lokomotywy stanie się pracą lżejszą.

Zasadnicza różnica między trakcją parową a elektryczną kolei polega na tym, że przy trakcji elektrycznej energia jest wytwarzana centralnie w elektrowniach okręgowych i dostarczana nieustannie lokomotywie przewodami napowietrznymi. W przeciwieństwie do tego lokomotywa parowa jest swoim własnym źródłem energii. Prędkość pary le-

komowy porusza mechanizm napędowy. W niektórych krajach są w użyciu lokomotywy spalinowo-elektryczne, w których silnik elektryczny otrzymuje napęd od silnika Diesla. Źródłem energii w tego rodzaju maszynach jest przeważnie ropa naftowa.

Rozpättrzmy najpierw sprawę centralnego wytwarzania energii. Lokomotywa elektryczna pobiera przewodami napowietrznymi prąd z elektrowni okręgowej, odległej czasem o setki czy tysiące km od lokomotywy. Prąd płynie przez szereg skomplikowanych, precyzyjnych urządzeń. Energia elektryczna, uruchamia prawie równocześnie pociąg pospieszny wychodzący z Warszawy lub porusza lokomotywe, przetaczając ciężkie pociągi towarowe na dworcu rozrządowym Gliwice czy Tarnowskich Gór.

Centralne wytwarzanie energii obniża znacząco tzw. martwą wagę lokomotywy. Uświadomił nam to najlepiej fakt, że lokomotywa parowa jest przecież jeżdżącą kotłownią i jeżdżącym po szynach magazynem węgla i wody. Łącznie waży to kilkanaście do kilkudziesięciu ton. Zapasy węgla i wody muszą być odnawiane, co 100 km przebiegu. Powoduje to dłuższe postoje i wymaga rozwiezienia węgla do punktów zasobowych. Wymaga także utrzymania w ciągłej gotowości urządzeń nawęglających i wodociągów kolejowych. Wszyskie te kłopoty odpadają zupełnie przy lokomotywie elektrycznej.

Wielka elektrownia okręgowa, posiadająca moc idącą w setki tysięcy kilowatów, ma koszt jednostkowy produkcji energii znacznie niższy od kosztu energii lokomotywy parowej. Jak zresztą każdy producent masowy. Elektrownia taka posiada szereg specjalnych urządzeń technicznych które pozwalają jej zużywać najgorsze gatunki paliwa: węgiel niskokaloryczny i wysokopopioły. Najgorsze gatunki węgla dają do 30% popiołu. Ten popiół zatyka ruszty, musi być stale usuwany, zabiera dużo miejsca w popielnicach itd. Te wszystkie zagadnienia techniki opalowej rozwiązuje elektrownia okręgowa, gdyż posiada odpowiednie urządzenia, natomiast urządzeń tych nie może posiadać w tych rozmiarach drobna, w porównaniu z kotłownią elektrowni, kotłownia jeżdżąca na szynach, zwana potocznie... lokomotywa parowa.

Elektrownia wodna także oczywiście pracuje tanio, bo woda teoretycznie nic nie kosztuje.



Kolej elektryczna Gdynia — Gdańsk.

Wskutek szybszego zużywania się materiałów, z których skonstruowana jest lokomotywa parowa, w wyniku działania na nie wysokich i zmiennych temperatur i z powodu niebezpieczeństwa eksplozji, mogącej nastąpić w razie jakiegokolwiek niedociągnięcia technicznych, szczególnie dużego ciśnienia pary w nowoczesnych kotłach, niezbędna jest często kontrola techniczna lokomotywy. Górną granicą jest tu przeciętnie przejechanie 200 000 km. Lokomotywa elektryczna musi być zbadana dopiero po przejechaniu 450 000 km. Przesunięcie terminu badania lokomotywy elektrycznej nie jest niebezpieczne. Kontrola główna lokomotyw parowych najczęściej powoduje remont, trwający czasem do kilku tygodni. Lokomotywę elektryczną można wyremontować w kilka dni, o ile dysponuje się częściami wymiennymi. Jest to szczególnie, który znacznie usprawnia racjonalną gospodarkę lokomotywami.

Lokomotywa elektryczna jest w każdej chwili gotowa do jazdy. Przy założeniu, że dostawa prądu jest nieprzerwaną, czyli sieć napowietrzna jest „pod prądem”, lokomotywy elektryczne można uruchomić w ciągu kilku minut, natomiast wytworzenie odpowiedniego ciśnienia pary w lokomotywie musi trwać co najmniej kilka godzin. Ta zaleta lokomotyw elektrycznych jest szczególnie ważna w przypadkach nieprzewidzianych: nagłe zwiększenie ciężaru pociągów, awaria, katastrofa na linii itd.

Aby powiedzieć od razu, w wielkim skrócie, czym jest elektryfikacja w zakresie przyspieszenia biegu pociągów, porównajmy dwie liczby. Czas przebiegu pociągu pospiesz-
nego na trasie Wanszawa — Stalinogród wynosi obecnie 6 godzin. Po elektryfikacji będzie wynosił 3 godz. 27 min.

Ale lokomotywa elektryczna jest nie tylko szybsza. Ma także zdolność osiągnięcia dużej szybkości w krótszym czasie, gdyż silnik elektryczny przechodzi łatwo na wysokie obroty. Nowoczesne lokomotywy elektryczne mogą rozwinąć szybkość do 300 km na godz. Jeżeli praktycznie tak nie pędzą, to tylko dlatego, że stan torów na to nie pozwala. Szybkość nowoczesnych lokomotyw parowych także dochodzi do 140 km na godz., ale szybkość ta jest związana z dużym wzrostem kosztów eksploatacyjnych (paliwo i smar).

Przy rozważaniu szybkości trzeba zresztą odróżnić szybkość techniczną od tzw. szybkości handlowej (to jest przeciętnie osiąganą). Szybkość techniczna jest szybkością teoretyczną, jaką lokomotywa może rozwinać, natomiast szybkość handlowa jest szybkością przeciętną, uzyskiwaną na danej trasie, uwzględniającą postoje, rozruchy, zwalnianie jazdy na mostach i z powodu naprawy tora itd. Szybkość handlowa jest przy lokomotywach elektrycznych znacznie wyższa niż przy parowych, między innymi z powodu szerszego rozruchu i krótszych postojów (odpada napełnianie i nabór wody).

Silnik elektryczny ma znacznie większą elastyczność niż silnik parowy. Może więc znacznie łatwiej pokonać nagle obciążenia na wzniesieniach czy na zaśnierzonych liniach. Ma to szczególne znaczenie przy kolejach górskich, gdzie są duże wzniesienia, łuki i nieprzewidziane obfite zaśnieżenia. Zarówno lokomotywa parowa, jak lokomotywa Diesel-elektryczna mogą być tylko w bardzo nieznacznym stopniu przeciążone ponad normę, na którą są obliczone, natomiast silnik elektryczny może być przeciążony nawet w ciągu kilku godzin o 100% swej normalnej mocy.

Koleje elektryczne mają znacznie większą elastyczność rozkładu jazdy. Mogą się bardziej ściśle dostosować do zmiennego natężenia ruchu osobowego (dodatkowo pociągi). Lokomotywa elektryczna ma znacznie niższe koszty napędu, więc zupełnie inna jest tu kalkulacja składu pociągu, a więc ich częstotliwość. Lokomotywa parowa ciągnąca np. 2 wagony byłaby nonsensem pod względem ekonomicznym, natomiast pociąg elektryczny może składać się z 2 wagonów i może kursować tak często jak tramwaj. Ma to szczególnie doniosłe znaczenie w terenach przemysłowych, gdzie do pracy dojeżdżają setki tysięcy ludzi, o różnych porach dnia i nocy. Ten masowy ruch dojeżdżających, zwany potocznie podmiejskim, może być bez porównania lepiej obsługiwany przez pociąg o trakcji elektrycznej.

Problem usunięcia z zagłębia węglowego zadymienia i hałasu jest niezwykle doniosły dla dróg oddechowych i higieny nerwów jego mieszkańców. Nad rozwiązaniem tego zagadnienia pracują intensywnie Główny Instytut Górnicztwa i placówki planowania przestrzennego. Problem ten ma oczywiście wiele aspektów. Jednym z poważnych „dostawców” dymu i hałasu jest niewątpliwie kolej. Elektryfikacja trakcji rozwiązuje ten problem bez reszty. Pociągi elektryczne jeżdżą cicho i nie zanieczyszczają powietrza dymem.

Poważną niedogodnością uczącej się młodzieży jest uciążliwy dojazd do szkoły, stanowiący również poważne źródło straty czasu. W rachunku czasu pracownika, dojeżdżającego do miejsca pracy, czas przejazdu odgrywa znaczną ujemną rolę. Są przecież tacy, którzy codziennie spędzają do 4 godzin w pociągu, nie licząc czasu dojścia. Pociągi elektryczne, które będą jeździć prędzej, a przede wszystkim częściej, przyczynią się znacznie do zmiany tej sytuacji.

Tereny wypoczynkowe Zagłębia są dość odległe od niego. Beskid śląski jest odległy od centrum czarnego Śląska o przeszło 60 km, lasy Bukowna, Lublińca i inne na ogół

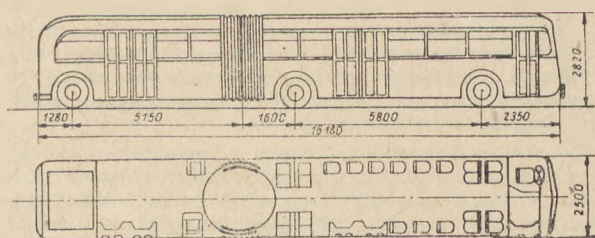
są także dość daleko. Ten problem ulegnie radykalnej poprawie na skutek elektryfikacji kolei. Śląsk czarny zbliży się znacznie do Śląska zielonego.

Praca maszynisty i palacza kolejowego jest ciężka; ciężka fizycznie i w pewnych warunkach niebezpieczna dla zdrowia. Z przodu zar, z tyłu często śnieg, wiatr, mróz czy deszcz. Czyszczenie rusztów kotła jest ciężką i odpowiedzialną pracą. Każdy szczegół techniczny jest ważny, każde zaniedbanie grozi niebezpieczeństwem. Założenia socjalizmu dążą do uczynienia pracy lżejszą i przyjemniejszą. Elektryfikacja kolei rozwiąże to zagadnienie w zakresie pracy maszynistów i palaczy oraz ich załóg pomocniczych.

MIĘSKIE AUTOBUSY CZŁONOWE

W dążeniu do osiągnięcia najlepszego efektu gospodarczego transportu stosuje się jak największe pojazdy wówczas, gdy istnieje możliwość wykorzystania ich dużej ładowności — a w związku z tym również i dużej mocy silników — oraz wówczas, gdy warunki drogowe i ruchowe pozwalają na sprawne i bezpieczne poruszanie się takich pojazdów. W wielkomiejskiej komunikacji pasażerskiej o znacznym natężeniu przewozów zachodzi możliwość pełnego wykorzystywania właściwości techniczno-ekonomicznych autobusów-olbrzymów o ładowności 10 — 12 t (dla porównania: ładowność autobusu Chausson APH-521 używanego przez MPA w Warszawie wynosi zaledwie 6 t). Autobusy bardzo dużej ładowności mogą przewozić jednocześnie 150 — 180 osób, o ile ich dużej ładowności towarzyszy wystarczająco duża powierzchnia użyteczna dla pasażerów. Ze względu na stosunkowo krótkie średnie odległości przewozu jednego pasażera w miejskiej komunikacji autobusowej istnieje możliwość przewożenia wygodnie większości pasażerów w pozycji stojącej, pozostawiając stosunkowo niewielką ilość miejsc siedzących dla pasażerów jadących na dłuższych odcinkach. Im mniejszy jest procent miejsc siedzących, tym stosunkowo mniejszą może być powierzchnia użyteczna dla pasażerów. Np. dla przewozu 100 pasażerów przy zagęszczeniu 4 pasażerów na 1 m² powierzchni użytkowej (co zapewnia już zupełnie wygodną jazdę) wielkość powierzchni użytecznej autobusu musi wynosić 25 m², przy stosunku miejsc siedzących do stojących 1:5. Jak wiadomo w godzinach szczytowego natężenia przewozów wielkomiejskich zagęszczenie 4 pasażerów na 1 m² powierzchni użytkowej jest znacznie przekraczane. Aby móc sprostać zwiększonemu o 50% zagęszczeniu pasażerów, autobus wielkomiejski o powierzchni użytkowej 25 m² powinien posiadać ładowność około 10 t, bowiem przy mniejszej ładowności nastąpiłoby niedopuszczalne przeciążenie pojazdu. Jako średni ciężar jednego pasażera należy przyjąć w tym przypadku 65 kg, bowiem w ruchu wielkomiejskim powyżej 50% pasażerów stanowią kobiety i dzieci, a pasażerowie z ręcznym bagażem należą do wyjątków.

Jednopakładowy autobus o ładowności 10 t i powierzchni ładunkowej 25 m² waży z pełnym ładunkiem około 20 t. Długość jego wynosi 12 m (dla porównania: długość wspomnianego wyżej autobusu Chausson wynosi około 10 m). Taki ciężar całkowity autobusu z ładunkiem jak również jego wymiary, mogą uzasadniać już zastosowanie konstrukcji trzosiowej; a w każdym razie długość autobusu



Rys. 1. Autobus członowy „Saurer“ Typ 4 GP (według Revue Suisse du Trafic et de L'Industrie 1955). Powierzchnia użyteczna dla pasażerów — 29 m², ciężar własny pojazdu — 13 t, wymiar opon — 11 00-20", promień zawracania minimum — 11,5 m, szybkość maximum 55 km/godz.

Maszynista lokomotywy elektrycznej musi być wykwalifikowanym elektromechanikiem. Kabina maszynisty lokomotywy elektrycznej będzie zaciszna, czysta, ciepła i jasna.

Pracownicy drużyn parowozowych i służby pomocniczej przemienią się z brudnych (wskutek warunków pracy) ciężko pracujących robotników na czystych, skupionych przy obserwowaniu tablic rozdzielczych i przyrządów elektromechaników i elektromonterów. Praca ich z ciężkiej pracy fizycznej stanie się w dużej mierze pracą umysłową. Elektryfikacja kolei przyniesie olbrzymi postęp społeczny, ogromne ułatwienie życia osobistego.

powoduje wyjątkowo duży rozstaw osi. Dla zachowania właściwości dynamicznych, jakich wymaga się od autobusu poruszającego się w wielkomiejskim ruchu ulicznym, potrzebny jest silnik o mocy co najmniej 150 KM. Autobus taki jest więc pojazdem bardzo drogim. Pomimo wysokiej ceny nabycia nie może on nieraz zadośćuczynić wymaganiom, jakie stawiają przed nim szczytowe natężenia przewozów. Dla pokonania tych szczytowych obciążeń możliwe jest zwiększenie ilości jednocześnie przewożonych pasażerów przez zastosowanie przyczepy. To powoduje jednak nadmierne — bo często przekraczające 20 m — przedłużenie całego składu, jak również zmniejszenie bezpieczeństwa ruchu wskutek pogorszenia właściwości jezdnych pojazdu. Przyczyną tych ułomności składu autobus + przyczepa jest sposób spinania obydwu wozów za pomocą dyszla. Dla uniknięcia tych ułomności, wynikających z zastosowania przyczepy z dyszlem, stosuje się w niektórych miastach we Włoszech, a ostatnio również i w Szwajcarii (Zurich) autobusy członowe z przyczepą jednoosiową. Przyczepa jest w tym przypadku spięta przegubowo (bez dyszla) z autobusem, który posiada skrócony zwis tylny. Nadwozia autobusu i przyczepy spiętej z nim na stałe połączone są za pomocą tzw. harmonii, tworząc jedno pomieszczenie o bardzo dużej powierzchni użytkowej dla pasażerów, lecz przy stosunkowo niezbyt wielkiej długości całego pojazdu. W ten sposób przez dodanie do autobusu o stosunkowo małym rozstawie osi lekkiej przyczepy jednoosiowej otrzymuje się autobus członowy o powierzchni 29 m² (przedstawiony na rys. 1 szwajcarski autobus Saurer), a nawet 40 m² (autobus członowy Viberti o długości 18 m). Tak wielkie powierzchnie użyteczne dla pasażerów można osiągnąć poza tym tylko przez zastosowanie konstrukcji dwupokładowej (będącej w użyciu przeważnie w Anglii). Autobus członowy obok innych zalet, których nie może posiadać autobus dwupokładowy posiada jeszcze tę zaletę, że może być obsługiwany tylko przez jednego konduktora (poza kierowcę).



Trolejbus członowy.

Również tego typu są konstruowane trolejbusy (patrz zdjęcie).

Duża ładowność przy wyjątkowo dużej powierzchni użytkowej dla pasażerów, a zatem zdolność do pokonywania szczytowych natężeń przewozowych, wreszcie możliwość obsługi biletowej 150 i nawet więcej pasażerów przez jednego konduktora jak również wystarczająca zwinnność pojazdu w ruchu miejskim — wszystko to przyczynia się do obniżenia jednostkowego kosztu transportu w odniesieniu do jednego pasażera-kilometra, przy zachowaniu pełnej sprawności i bezpieczeństwa jazdy autobusu członowego na ruchliwych ulicach wielkich miast.

T. S.

KRONIKA

Z DZIAŁALNOŚCI WARSZAWSKIEJ SEKCJI EKONOMIKI TRANSPORTU PTE

(HM) W związku z zakończeniem rocznej działalności Sekcji Ekonomiki Transportu Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego poniżej została podana tematyka naukowych posiedzeń dyskusyjnych, które miały miejsce w roku 1954/1955 w Sekcji Warszawskiej.

Transport kolejowy

1. Rozdział dochodu z opłat taryfowych za przewozy ładunków przy zastosowaniu metody reprezentacyjnej.
2. Zasady budowy kolejowych taryf towarowych w świetle potrzeb gospodarki planowej.
3. Koordynacja działalności transportu kolejowego i samochodowego oraz sposoby i efekty wprowadzenia jej w życie.
4. Zagadnienia usprawnienia rachunku kosztów w transporcie kolejowym.
5. Założenia ekonomiczne dla ustawienia rachunku kosztów własnych i rozrachunku gospodarczego.
6. Rozrachunek gospodarczy jednostek kolejowych w świetle doświadczeń kolei czechosłowackich.
7. Koszty pracy manewrowej w transporcie kolejowym.
8. Zastąpienie przewozów stacyjnych transportem samochodowym na stacjach rozrządowych.
9. Drogi wiodące do maksymalnego podwyższenia wskaźników ładunku statycznego i dynamicznego wagonu.
10. Racjonalizacja przewozów w transporcie kolejowym.
11. Kierunkowe planowanie przewozów kolejowych jako instrument walki z nieracjonalnymi przewozami.

Transport samochodowy

12. Założenia ekonomiczne dla ustawienia zadań samochodowego przewoźnika publicznego w przewozach dokonywanych transportem drogowym.
13. Założenia ekonomiczne dla podziału przewozów dystrybucyjnych pomiędzy samochodowego przewoźnika publicznego a transport branżowy resortów gospodarczych.
14. Założenia ekonomiczne dla działalności transportu samochodowego w obsłudze budownictwa.
15. Założenia ekonomiczne dla organizacji samochodowego transportu resortowego na przykładzie resortu górnictwa.
16. Regularne przewozy towarowe w ciężarowym transporcie samochodowym.
17. Zagadnienie współpracy transportu samochodowego z kolejowym.
18. Rola, zadania i formy organizacyjne spedycji krajowej.

Transport Morski

19. Wpływ wskaźników techniczno - eksploatacyjnych na poziom kosztów własnych w żegludze morskiej.
20. Założenia ekonomiczne dla ustalenia rentowności floty morskiej.
21. Instrumentalizm polskiej żeglugi morskiej.
22. Koncepcja ekonomiczna tranzytu w gospodarce planowej.
23. Zagadnienie porównywalności kosztów własnych w przedsiębiorstwach żeglugi morskiej.
24. Organizacja rozliczeń i kalkulacji w przedsiębiorstwach żeglugi morskiej.
25. System rozliczeniowy w portach morskich.
26. Transport morski w polskim handlu zagranicznym.

Transport wodny śródlądowy

27. Założenia ekonomiczne dla systemu eksploatacji żeglugi na Odrze.
28. Polityka taryfowa w przewozach towarowych żeglugi śródlądowej.
29. Rozrachunek gospodarczy statku w żegludze śródlądowej.
30. Zagadnienia porównywalności tonokilometra w różnych relacjach pracy żeglugi śródlądowej.
31. Techniczne i ekonomiczne założenia dla rozbudowy dróg wodnych i rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce.

Ogólne

32. Zadania transportu drogowego w świetle uchwał II Zjazdu PZPR.
 33. Zadania żeglugi morskiej w świetle uchwał II Zjazdu PZPR.
 34. Zadania żeglugi śródlądowej w świetle uchwał II Zjazdu PZPR.
 35. Rozwój metodologii planowania w transporcie w latach 1945 — 1954.
 36. Zagadnienie planowania przewozów.
 37. Aktualne zagadnienia terenowego planowania i koordynacji w transporcie.
 38. Zagadnienia dochodu narodowego w transporcie.
 39. Ceny porównywalne w transporcie.
 40. Zadania i formy organizacyjne współpracy instytutów naukowych transportu z praktyką życia gospodarczego.
- Rok 1955/1956 rozpocznie temat, który będzie stanowił oświetlenie potrzeb gospodarczych w zakresie opracowań naukowych związanych z problematyką ekonomiczną planu 5-letniego w transporcie. Problematyka ta — przełożona na język prac naukowo badawczych — będzie przedmiotem dyskusji i konferencji naukowych w PTE w roku 1955/1956.

Wykorzystanie platformy dyskusyjnej, utworzonej w ramach działalności Sekcji Ekonomiki Transportu, pozwoli na wykorzystanie jeszcze jednej formy organizacyjnej pogłębienia współpracy nauki z praktyką. Ciekawe dla rozszerzenia form tej współpracy są wnioski, które były wynikiem ostatniego przed przerwą wakacyjną posiedzenia Sekcji. Wnioski te są następujące:

- 1) Przy wdrażaniu prac naukowo - badawczych — placówki naukowe powinny brać aktywny udział.
- 2) Zasadniczą formą współpracy powinny być brygady naukowo - produkcyjne oraz umowy o socjalistyczną współpracę, przy czym placówki naukowo - badawcze powinny zapewnić udział przedstawicieli odbiorcy pracy w trakcie jej opracowywania.
- 3) Opracowania placówek naukowo - badawczych powinny zapewnić kompleksowość ujmowania spraw transportu.
- 4) Placówki naukowo badawcze powinny szczególną uwagę zwracać na konieczność szybkiego podniesienia poziomu kadr naukowych w transporcie z tym, że w okresie przejściowym powinny — dla rozszerzenia zakresu swych prac oraz przyspieszenia terminów ich wykonania — przyciągać do współpracy w szerszym niż dotychczas zakresie przedstawicieli praktyki życia gospodarczego.
- 5) Istnieje pilna konieczność utworzenia w Polskiej Akademii Nauk komórki, która zajmowałaby się koordynacją prac naukowo - badawczych z zakresu ekonomiki transportu oraz ustalałaby wytyczne dla tych prac.
- 6) Stworzona w czasie rocznej pracy Sekcji Ekonomiki Transportu PTE platforma współpracy pomiędzy instytutami naukowymi, katedrami wyższych szkół ekonomicznych oraz praktyką życia gospodarczego powinna być wykorzystywana dla rozszerzenia zakresu opracowywania bieżącej problematyki ekonomicznej transportu, poprzez powierzanie prac zespołom, powoływanym do opracowywania poszczególnych zagadnień a w szczególności do opracowywania założeń ekonomicznych.

ZE WSPÓLNYCH PRAC INSTYTUTU TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO I KOLEJNICTWA

(WW) Niedawno zostały ukończone przez oba Instytuty badania nad zastąpieniem przewozów stacyjnych transportem samochodowym. Badania te wiążą się z problemem likwidacji przewozów na krótkie odległości i stanowią jeden z fragmentów prac zapoczątkowanych uchwałą Prezydium Rządu Nr. 323 z dnia 26.II.1952 r. w sprawie odciążenia kolei od przewozów na krótkie odległości i przekazanie ich transportowi samochodowemu.

Jednym z odcinków pracy kolei są przewozy stacyjne. Zaliczamy do nich wszystkie te przesyłki wagonowe, których załadunek i wyładunek odbywa się zawsze w obrębie tej samej stacji. Ten odcinek pracy kolei został poddany przez Instytuty analizie z punktu widzenia opracowania na przykładzie konkretnej stacji kolejowej metody badania efektywności stosowania transportu kolejowego lub samochodowego dla tych przewozów.

Stacja, na której przeprowadzono badania, była stacją rozrządową podzieloną na kilka rejonów manewrowych, a przewozy stacyjne dokonywane w zasadzie pojedynczymi wagonami przekazywani od jednego do drugiego rejonu manewrowego. W związku z tym wyniki badań Instytutów można uogólniać tylko na opisany wyżej sposób wykonywania przewozów stacyjnych.

W opracowaniu Instytutów została przedstawiona metoda obliczania całkowitego kosztu własnego kolei, ponoszonego wskutek pobytu wagonów towarowych na stacji oraz kosztów własnych zastępczego transportu samochodowego i jego organizację. Metoda obrachunku kosztów kolejowych polegała na tym, że na badanej stacji zostały obliczone wydatki wszystkich służb poczynione w związku z pracą manewrową ruchu towarowego w ustalonym okresie czasu i następnie podzielone przez liczbę wagonogodzin pobytu wagonów towarowych na stacji przez liczbę przerobionych wagonów. W ten sposób otrzymano pełny koszt własny jednej wagonogodziny pobytu oraz koszt jednostkowy przerobienia jednego wagonu. Z kolei na podstawie specjalnych badań ustalono średni czas trwania jednego przewozu stacyjnego. Pomnożenie kosztu jednej wagonogodziny pobytu przez średni czas trwania przewozu stacyjnego daje pełny koszt przemieszczenia jednej przesyłki stacyjnej na badanej stacji.

Koszty własne zastępczego transportu samochodowego obliczono na 1 tona-kilometr dla odległości od 0,5–10,6 km, dla ciągnika URSUS kursującego w ruchu niewahadłowym z 2 przyczepami o łącznej ładowności 8 ton, w oparciu o koszt wozokilometra i wozogodziny pracy miejscowej ekspozytury PKS oraz przewidywanych warunków pracy zastępczego transportu samochodowego. W wyniku badań, okazało się, że np. koszty własne przewozu ładunku koleją są zaledwie o 20% wyższe od analogicznych kosztów samochodowych. Natomiast zastosowanie transportu samochodowego daje inne efekty ekonomiczne jak: przyśpieszenie dostawy ładunku o blisko 15 razy, zwiększenie wydajności pracy wagonów o 49 razy z chwilą użycia ich do przewozów właściwych dla PKP, skrócenie średniego czasu pobytu jednego wagonu i łostanu roboczego na stacji o ok. 12 minut oraz cały szereg dodatkowych efektów ekonomicznych.

Praca Instytutów stwierdza również, że opłaty taryfowe, które ponoszą użytkownicy przewozów stacyjnych są od 40–50% niższe, niż ponoszone przez kolej koszty własne przy wykonywaniu tych przewozów.

Z powyższych względów Instytuty w związku z omawianymi badaniami wyciągnęły wnioski, że przewozy stacyjne powinny być ze względów ekonomicznych przekazane transportowi samochodowemu.

GDYNIA OTRZYMUJE NOWY DWORZEC KOLEJOWY

Prace przy budowie nowego dworca kolejowego w Gdyni, jednego z najpiękniejszych w kraju, weszły w końcowy etap. Po przekazaniu w czerwcu prawego skrzydła i części centralnej dworca przystąpiono do prac wykonawczych lewego skrzydła.

Na ukończeniu znajduje się sala restauracyjna na 400 osób. Gotowe są już urządzenia dla Kolejowych Zakładów Gastronomicznych — kuchnia i magazyny oraz 5 wygodnych i estetycznych pomieszczeń, gdzie będzie izba dla matek z dziećmi.

Brygady sztukatorskie, elektrycy, wszyscy robotnicy i technicy dokładają starań, aby jak najszybciej przekazać do użytku większość pomieszczeń lewego skrzydła dworca. Ambicją budowniczych dworca jest jak najlepsze przygotowanie dworca na przyjęcie tysięcy uczestników V Światowego Festiwalu Młodzieży i Studentów, którzy przybywają drogą morską do Gdyni.

Z KOLEJOWEJ KONFERENCJI SPAWALNICZEJ W WARSZAWIE

(o) W czerwcu br. odbyła się w Warszawie w lokalu NOT konferencja spawalnicza, poświęcona zagadnieniom spawalnictwa przy naprawie i utrzymaniu taboru kolejowego. Wzięli w niej udział przedstawiciele resortu kolei, zakładów naprawczych taboru kolejowego z całej Polski oraz liczni goście.

Tematem obrad i dyskusji były referaty i koreferaty: 1) o zastąpieniu części żeliwnych i stalowych przez części

tluczone spawane przy naprawie taboru kolejowego (na podstawie doświadczeń zakładów naprawczych taboru kolejowego we Wrocławiu) oraz 2) o kotłach parowozowych całkowicie spawanych, które mają wiele cennych zalet w porównaniu z kotłami o konstrukcji nitowanej.

W dyskusji omówiono dotychczasowe osiągnięcia i doświadczenia z terenu w zakresie spawalnictwa oraz trudności, na jakie napotyka jego dalszy rozwój. Dyskusja wykazała, że spawalnictwo w naprawie taboru jest nieodzowne, jego szersze zastosowanie wymaga jednak większego niż dotychczas nadzoru technicznego i oparcia się na opracowanej dokumentacji technicznej i technologicznej; niezbędna jest przy tym współpraca i badania ze strony Instytutu Spawalnictwa i Instytutu Naukowo-Badawczego Kolejnictwa.

KONKURS DLA KOLEJARZY STOSUJĄCYCH NOWE METODY PRACY

(O) Min. Kolei, Zarz. Gł. ZZK oraz Stow. Inż. i Techników Komunikacji ogłosiły konkurs dla kolejarzy na osiągnięcie najlepszych wyników w zastosowaniu metod operatywnego prowadzenia pociągów zbiorowych i prowadzenia ciężkich pociągów.

W konkursie mogą wziąć udział: zespoły dyspozytorów odcinkowych, maszynistów i pracowników stacyjnych, zespoły inżynierów - techników itp. grupy pracowników, które powinny opracować szczegółowo metody pracy w zastosowaniu do lokalnych warunków na poszczególnych odcinkach i stacjach i praktycznie je zastosować.

Ocena prac konkursowych i osiągniętych wyników nastąpi z początkiem r. 1956. Dla zwycięzców konkursu przewidziane są wysokie nagrody pieniężne.

2.500 WAGONÓW TOWAROWYCH DLA INDII

W wyniku przetargu Indyjski Zarząd Kolei postanowił zakupić w Polsce 2.500 krytych wagonów towarowych. Transakcja ta przedstawia wartość ok. 5. mln. dol.

Będą to pierwsze polskie wagony eksportowane do Indii.

WAGON-SZLIFIERKA, WAGON-BECZKA I SUSZARKI WYKONANE PRZEZ WARSZTATY TRAMWAJOWE

Główne warsztaty tramwajowe poszczycić się mogą kilkoma osiągnięciami z dziedziny mechanizacji pracy. Ostatnio wykonano tam wagon-szlifierkę, który jeździ tylko w nocy i służy do równania szyn tramwajowych. Chodzi o to, aby zlikwidować wstrząsy tramwajów w czasie jazdy, a tym samym zmniejszyć zużycie obrotów kołowych, a więc przedłużyć okres trwania wozu. Wagon-szlifierka to sukces całej załogi, bo wykonały go warsztaty MPK bez dokumentacji, własnymi siłami. Jeszcze jedna taka szlifierka oddana będzie w III kwartale br.

Drugim usprawnieniem jest wagon-beczka, który w pierwszych dniach czerwca wyruszył na torowiska, aby niszczyć środkami chemicznymi chwasty zarastające tory.

Obecnie warsztaty MPK pracują nad urządzeniem do suszenia poszczególnych części elektrycznych w wozach silnikowych za pomocą promieni podczerwonych oraz nad urządzeniem do suszenia całego wozu. Urządzenia te poważnie skrócą czas suszenia, np. wernika z 36 godzin na zaledwie 3, czas suszenia całego wozu tramwajowego — z 48 na 3 godziny.

Konkretna korzyść dla pasażerów — więcej wozów w ruchu.

POLSKIE SAMOCHODY W FINLANDII

W Helsinkach, na największej z urządzonych dotąd w Finlandii wystawie samochodowej, na przestrzeni 16 tys. m. kw. wystawiono 347 różnych typów pojazdów mechanicznych. W wystawie brało udział 14 krajów, a mianowicie: Wielka Brytania, Niemiecka Republika Demokratyczna, Niemcy Zachodnie, Holandia, Włochy, Austria, Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich, Polska, Francja, Szwecja, Czechosłowacja, Węgry, Finlandia i Stany Zjednoczone.

Na wystawie można było obejrzeć około 170 różnych typów samochodów osobowych i 114 typów wozów ciężarowych.

ŚWIĘTO LUDZI POLSKIEGO MORZA

Dzień 26 czerwca obchodzony był uroczystością w Gdańsku i Szczecinie, jako „Dzień Marynarki Wojennej“, „Dzień Stoczniowa“ i „Dzień Rybaka“. W dniu tym odbyły się defilady Marynarki Wojennej, akademie oraz różne imprezy kulturalne i sportowe.

W Szczecinie do 3-tysięcznej rzeszy stoczniovców, marynarzy i sportowców przemówił wiceprezes Rady Ministrów Stefan Jędrzychowski, który przekazał pracownikom morza, mieszkańcom Wybrzeża i Szczecina pozdrowienia od Komitetu Centralnego PZPR i Rządu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Mówca zobrazował osiągnięcia polskiej gospodarki na morzu i analizował źródła tych sukcesów. W ciągu miniego dziesięciolecia Polski Ludowej nasza marynarka handlowa zwiększyła tonaż posiadanych statków 3,5-krotnie w porównaniu ze stanem przedwojennym, a jej przewozy wzrosły 5-krotnie. Nasza flota obsługuje dziś 16 stałych linii oceanicznych i morskich, utrzymuje łączność z ponad 30 krajami. Port szczeciński w ciągu ostatnich lat zwiększył 2,5-krotnie swoją zdolność przeładunkową, stając się najruchliwszym portem polskim pod względem masy przeładowywanych towarów.

Sukcesy te mogły być osiągnięte dlatego, że nasz kraj rozporządza dziś, silnym przemysłem, że korzysta z doświadczeń i bezinteresownej pomocy Związku Radzieckiego, że zacieśnia się braterska współpraca z krajami demokracji ludowej i Chinami Ludowymi.

Wśród serdecznej manifestacji zebrani uchwalili tekst listu do KC PZPR skierowany na ręce Pierwszego Sekretarza KC PZPR — Bolesława Bieruta.

W uroczystej akademii która odbyła się w hali sportowej w Gdańsku-Wrzeszczu wziął udział Minister Żeglugi M. Popiel. Obecny był również na akademii Konsul Generalny ZSRR w Gdańsku Nikołaj Talyzin oraz Attache Handlowy Chińskiej Republiki Ludowej w Polsce.

Sekretarz KW PZPR w Gdańsku J. Trusz omówił sukcesy w odbudowie i rozbudowie naszej gospodarki morskiej. Minister Popiel wręczył szczególnie zasłużonym pracownikom naszej gospodarki morskiej wysokie odznaczenia przyznane przez Radę Państwa.

AUTOMATYCZNY WYŁĄCZNIK HYDROELEKTRYCZNY

Pracownik Polskiej Żeglugi Morskiej, absolwent Technikum Budowy Okrętów w Szczecinie Zbigniew Malanowski skonstruował wspólnie z elektrykiem Wacławem Medyńskim udoskonalony wyłącznik hydroelektryczny. Wyłącznik ten przynosi poważne oszczędności energii, wyłączając automatycznie po 15 sekundach bezprodukcyjnej pracy obrabiarkę. Zastosowanie tego wyłącznika w warsztatach PZM przyniosło w tym roku kilkanaście tysięcy kilowatogodzin zaoszczędzonej energii.

Pomysłem tym zainteresowało się Ministerstwo Żeglugi. Czynnione są przygotowania do szerokiego wykorzystania tego pożytecznego przyrządu.

PIERWSZE POŁĄCZENIE SZCZECIN — PORTUGALIA

Polski statek s/s „Malborg“ popłynął do portu portugalskiego Leixoes z ładunkiem polskiego węgla. Jest to pierwszy po wojnie bezpośredni kontakt handlowy drogą morską z portu polskiego do Portugalii.

Z Leixoes „Malborg“ popłynął do Casablanki. S/s „Malborg“ jest statkiem zbudowanym w stoczni szczecińskiej i został oddany do eksploatacji w dniu 1 maja. Rejs ten jest dla tego typu statków, budowanych w Polsce (rudowęglowiec 3.200 BRT) sprawdzianem zdolności eksploatacyjnych na dalekich liniach.

W porcie szczecińskim rozpoczął się sezon rudowy. Do północnych portów Szwecji Lulea i Gofle popłynęły już polskie statki, które mają napięty plan przewozu rudy dla hut polskich, czechosłowackich i węgierskich. Wysoki plan, którego wykonanie opóźniła wiosna, wykonany jednak będzie dzięki licznym zobowiązaniom załóg polskich.

TRZY NOWE JEDNOSTKI DALEKOMORSKIE

W stoczni Gdańskiej zostały oddane do eksploatacji 3 jednostki dalekomorskie (2 statki typu „tramp“ o nośności 5 tys. ton oraz 450-tonowy supertrawler rybacki. Jednostki

te ukończono dzięki zobowiązaniom gdańskich stoczniovców na kilkanaście dni przed terminem.

Poza tym na Dni Morza, które objęły również Dzień Stoczniowa, wodowane były 2 supentrawlery 450-tonowe. Pierwszy z nich jest 50 jednostką tego rodzaju budowaną w kraju.

BOHATERSKI CZYN MARYNARZY

Na czechosłowackim statku „Dietwa“, stojącym w porcie Komarno na Dunaju, zdarzyła się niedawno awaria. Przez kingstony woda dostała się do wnętrza statku i zalała wszystkie pomieszczenia. Sygnał awarii przyjął znajdujący się wówczas w Komarno radziecki motorowiec „Kirowograd“, który natychmiast ruszył na pomoc. Po 10 minutach statek radziecki dobił do burty „Dietwy“. W tym czasie woda zdążyła już zalać maszynownię i tylko 5 cm dzieliło ją od palenisk.

Nie zważając na groźbę wybuchu kotłów, cała załoga maszynowa „Kirowograd“ przystąpiła do walki z żywiołem. W ciągu dwóch godzin załoga „Kirowograda“ wypompowała wodę i statek „Dietwa“ znów odzyskał możliwość pływania.

W taki sposób radzieccy marynarze okazali pomoc swoim przyjaciółom — czechosłowackim wodniakom.

NOWY REKORD USTANOWIONY PRZEZ POLSKIEGO PILOTA SZYBOWCOWEGO

Pilot aeroklubu krakowskiego Jerzy Wojnar ustanowił w dniu 18 czerwca br. na zgrupowaniu kadry w Lisich Kątach koło Grudziądza — rekord świata. Dokonał on na szybowcu typu „Jaskółka“ przelotu docelowo-powrotnego na trasie Lisie Kąty — Leszno — Lisie Kąty długości 480 km. Wynik Wojnara jest lepszy od dotychczasowego rekordu świata, należącego do Amerykanina Cowerdale, który wynosił 418,98 km i został ustanowiony w sierpniu 1952 r.

Dokumenty z przelotu Jerzego Wojnara zostały przesłane do Międzynarodowej Federacji Lotniczej do zatwierdzenia. Rekordowy lot czołowego polskiego pilota szybowcowego był jego czynem festiwalowym.

NAJLEPSZA ZAŁOGA PORTU LOTNICZEGO W GDAŃSKU

(MM) Duży sukces we współzawodnictwie odniosła załoga portu Lotniczego w Gdańsku, zdobywając Sztandar przechodni Zarządu Głównego Związku Pracowników Transportu Drogowego i Lotniczego oraz miano najlepszej załogi portu lotniczego. Wielu pracowników otrzymało nagrody pieniężne i dyplomy wyróżniające. Proporzec przechodni przekazała w imieniu Zarządu Głównego Związku tow. Hanna Swierczyńska.

Sukces ten zawdzięcza Załoga wysokiej wydajności całego kolektywu w poszczególnych usługach, a przede wszystkim, w sprawnej obsłudze pasażerów, punktualnemu odlotowi samolotów i utrzymywaniu w stałej gotowości urządzeń nawigacyjnych i radiowych.

Załogę portu cechuje wysokie uświadomienie polityczne i społeczne.

IL-14 W SŁUŻBIE PLL „LOT“

(MM) W ramach zawartej umowy handlowej pomiędzy Polską a Związkiem Radzieckim w roku bieżącym otrzymamy serię samolotów IL-14. W dniu 10. VI. br. na lotnisku Okęcie wylądował pierwszy samolot tego typu.

Samolot pasażerski IL-14 jest ulepszonym typem samolotu IL-12, szeroko eksploatowanym w Lotnictwie Polskim. Posiada nowe i ciekawe rozwiązania konstrukcyjne, 2 silniki w kształcie gwiazdy ASz-82, małe stosunkowo zużycie paliwa, szybkość maksymalną ponad 400 km na godz. Doskonała amortyzacja samolotu eliminuje zupełnie w czasie lądowania tzw. „kiwanie“. Nowoczesna i komfortowo urządzona kabina zapewnia maksimum wygody pasażerom.

Samoloty pasażerskie IL-14 początkowo pracować będą na liniach zagranicznych, a z czasem i na wewnętrznych.

Obecnie grupa polskich pilotów i mechaników zgrupowana jest na kursie w ZSRR, gdzie przechodzi specjalne przeszkolenie.

Jak pracują nasi transportowcy

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

WAGONOWNIA PKP W SĘDZISZOWIE OSZCZĘDZA MATERIAŁY

(O) Z inicjatywy zakładów naprawczych taboru kolejowego w Bydgoszczy rozwija się ostatnio na PKP współzawodnictwo o oszczędność materiałów.

Ostatnio zobowiązania tego typu podjęła wagonownia PKP w Sędziszowie. Załoga wagonowni rzekła się następujących ilości materiałów przydzielonych na r. 1955: 1700 kg oleju, 3000 kg stali resorowej, 800 kg stopu łożyskowego 16,400 kg lakieru, 200 kg rozpuszczalnika do farb i 30 m sześć. iglastej tarcicy wagonowej.

Wymienione oszczędności materiałowe pracownicy uzyskują przez wykorzystanie materiałów staroużytecznych, regenerację części zamiennych oraz wprowadzenie w życie wniosków racjonalizatorskich i nowatorskich.

ZOBOWIĄZANIA MASZYNISTÓW Z LESZNA

Starszy maszynista Jankowski, maszynista Rucka i pomocnicy: Blizat i Jarczyński z parowozowni Leszno, obsługujący lokomotywę Ty 43-90 zobowiązali się przejechać 500.000 km bez napraw średnich, zastępując je naprawami rewizyjnymi.

Maszyniści z Leszna podjęli inicjatywę Franciszka Kosmowskiego z Poznania, który na parowozie Ty 47 zrealizował długofalowe zobowiązanie, przejeżdżając milion kilometrów bez napraw głównych i średnich.

ZAOSZCZĘDZA 19 TON STALI

Załoga Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Ostrowie podjęła ostatnio cenną inicjatywę robotników z Bydgoskiej Fabryki Sygnałów Kolejowych, zmierzającą do wykrywania i oddawania do dyspozycji państwa rezerw stali specjalnej. Po dokładnym obliczeniu potrzebnych zapasów, robotnicy ZNTK zobowiązali się postawić do dyspozycji Poznańskiego Biura Stali Specjalnej 19 ton stali klasy od I do IX i wezwali do podobnych zobowiązań załogi ZNTK w Poznaniu i w Pile.

TRANSPORT DROGOWY

ZŁOTE ODZNAKI DLA KIEROWCÓW

(MM) W dniu 8 czerwca 1955 r. w Ministerstwie Transportu Drogowego i Lotniczego odbyła się uroczystość nadania 63 najlepszym w kraju kierowcom samochodowym odznak „Wzorowego Kierowcy”.

Wśród odznaczonych znajduje się m. in. Edward Kurek, kierowca autobusu z Ekspozytury PKS w Opolu. Zaoszczędził on na wydatkach technicznych w ciągu ostatnich 5 lat blisko 170 tys. zł, a dodatkowa eksploatacja jego autobusu przyniosła ok. 600 tys. zł.

Oznakę „Wzorowego Kierowcy” otrzymali również: Stanisław Młynarczyk z KPRM w Kielcach, który przysporzył swojej instytucji 210 tysięcy zł oszczędności w materiałach pędnych, ogumieniu i naprawach, Szczepan Koldyka z PPRD Poznań, który pracuje jako kierowca 31 lat; wprowadził on znaczne oszczędności paliwa i ogumienia przez właściwą konserwację i eksploatację samochodu, Stefan Świerkosz z ekspozytury osobowej PKS Warszawa, inicjator długofalowego współzawodnictwa, Michał Świerkosz z PWRN w Kielcach, który wyszkolił 10 pomocników na wysokokwalifikowanych kierowców, jest zwolennikiem długofalowego współzawodnictwa pracy, znany działacz społeczno-polityczny na terenie Kielc. Poza nimi odznaczeni

zostali kierowcy: Stanisław Wędawski, Czesław Bajer, Michał Turski, Izidor Brzeziński, Julian Stankiewicz i inni. Odznaki wręczył kierowcom minister J. Rustecki.

RACJONALIZATORZY EKSPOZYTURY PKS W ŁOMŻY

Klub Techniki i Racjonalizacji przy Ekspozyturze PKS w Łomży skupia coraz więcej zwolenników. Spośród najbardziej aktywnych członków Klubu TiR można wymienić Stanisława Olszewskiego, który w r. 1955 zgłosił 10 usprawnień, obecnie zaś opracowuje 4 następne usprawnienia. Jednym z jego wynalazków jest przyrząd do wycierania sworzni resorowych, którego zastosowanie daje Ekspozyturze 2.000 zł rocznie oszczędności.

Opracowany przez ob. Olszewskiego i Skierskiego przyrząd do zawieszania resorów w samochodzie Chausson daje ponad 4.000 zł oszczędności.

PORTY I ŻEGLUGA

JAK PRACUJE STATEK-BAZA „FRYDERYK-CHOPIN”

Tegoroczne sukcesy naszej floty rybackiej, dokonującej połowów śledzia na morzu północnym zawdzięczać należy przede wszystkim zespołowej współpracy wszystkich jednostek. Gdy któryś ze statków znajdzie „dobre miejsce” — zaraz zawiadamia wszystkie inne statki, które wspólnie przystępują do połowów. Tym bijemy rybaków angielskich i holenderskich, którzy pracują w odosobnieniu, bojąc się konkurencji.

Nasza floty rybacka korzysta z wielkiej pomocy statku-bazy „Fryderyk Chopin”. Statek ten jest swoistym połączeniem portu, magazynu, przetwórci, stoczni i nawet Domu Rybaka.

Tam wyładowuje się pełne beczki, a otrzymuje puste, tam otrzymuje się paliwo, sól, żywność, wodę. Statek baza wykonuje również potrzebne remonty. Na statku pracuje ekspozytura radia szczecińskiego, przesyłając do całej floty programy „Głosu Rybaka”. Prócz statku-bazy „Fryderyk Chopin”, dysponujemy jeszcze statkiem-bazą „Morska Wola”, a projektujemy jeszcze trzecią bazę-statek nie przerabiany, jak obecne, lecz specjalnie skonstruowany i całkowicie przystosowany do wypełnienia czekających go zadań.

CENNE ZOBOWIĄZANIA

Stocznioowcy gdańscy zobowiązali się przyspieszyć o pełny miesiąc oddanie do eksploatacji budowanego w Stoczni statku o wyporności 10 tysięcy ton.

ODPOWIEDZI REDAKCJI

Kaliskie Zakłady Przem. Dziwiarskiego — Kalisz, ul. Towarowa 1.

W chwili obecnej samochody nie są przerabiane na napęd gazem ziemnym. Samochody z istniejącą instalacją gazową naprawia Techniczna Obsługa Samochodów. W przyszłym roku przewiduje się przeróbkę również samochodów nowych. Wykonywać to będzie również TOS.

INFORMACJE WYDAWNICTW KOMUNIKACYJNYCH

Nakładem Wydawnictw Komunikacyjnych ukaże się broszura pt. „Instrukcja Obsługi i regulacji mechanizmu podciśnieniowego serwo”, który jest zastosowany w samochodach ciężarowych Star-20.

Instrukcja zalecana jest przez Departament Techniki Ministerstwa Transportu Drogowego i Lot. dla kierowców, pracowników stacji obsługi i transportu samochodowego.

Brak instrukcji był często przyczyną niewłaściwej obsługi i naprawy.

Instrukcję niniejszą należy już zamawiać w Wydawnictwach Komunikacyjnych Dział Zbytu Warszawa, ul. Kazimierzowska Nr 52.

**„PRZEWÓZ SAMOCHODAMI I CIĄGNIKAMI W KAMIENIOŁOMACH I KOPALNIACH
ODKRYWKOWYCH WĘGLA ORAZ RUD“**

Stały i niezwykle intensywny rozwój transportu samochodowego, jaki obecnie ma miejsce w naszym kraju, pozwala na coraz większe i coraz bardziej wszechstronne jego zastosowanie w różnych gałęziach naszej gospodarki. Dlatego też z uznaniem należy przyjąć ukazanie się nakładem Wydawnictw Górniczo-Hutniczych książki inż. Adama Czeżowskiego „Przewóz samochodami i ciągnikami w kamieniołomach i kopalniach odkrywkowych węgla oraz rud“. Książka ta zawiera 86 stron ujętych w VI rozdziałów, obejmujących zagadnienia związane ze specyfiką pracy transportu samochodowego w kopalniach odkrywkowych oraz w kamieniołomach drogowych, a ponadto podających ogólną charakterystykę transportu drogowego i jego zastosowanie do przewozu wyrobów gotowych bezpośrednio do odbiorcy.

Kolejność rozdziałów przyjęta została przez autora trafnie, gdyż daje dość ściśle powiązanie poszczególnych zagadnień, wprowadzając czytelnika stopniowo poprzez wiadomości ogólne i podstawowe do tematu zasadniczego, jakim praca została poświęcona.

Rozdział pierwszy podaje ogólną charakterystykę transportu drogowego i jego porównanie z innymi rodzajami transportu wraz z opisową analizą jego zalet i wad. W rozdziale tym podane są również elementy, jakie powinny być wzięte pod uwagę przy sporządzaniu kalkulacji, dającej porównanie opłacalności przewozu transportem samochodowym z innymi środkami transportu. Ponadto rozdział ten obejmuje zagadnienie kosztów inwestycji i okresów amortyzacji pojazdów mechanicznych z podaniem czynników wpływających na „wiek“ pojazdu. Dalsza część rozdziału pierwszego podaje ogólną analizę kosztów ruchu z określeniem rodzajów i wielkości oporów ruchu, jakie pokonywać musi poruszający się samochód. Rozdział ten zawiera również ogólne dane odnośnie wpływu jaki ma na koszt ruchu zużycie materiałów pędnych i opon.

Szerzej nieco i z podbudowaniem tabelarycznym omówiona została sprawa zależności wykorzystania samochodów od warunków przewozu z podaniem wydajności transportu samochodowego jako funkcji odległości przewozu. W końcu rozdziału pierwszego autor podaje, jakie warunki są najdogodniejsze dla zastosowania w kamieniołomach transportu samochodowego, oraz omawia zalety transportu samochodowego, jako ściślej i istotnej części składowej ogólnej mechanizacji kamieniołomów oraz kopalni odkrywkowych.

Rozdział drugi na wstępie podaje w ogólnych zarysach budowę i działanie samochodu ze schematycznym szkicem jego podwozia. W dalszej części tego rozdziału ujęty jest ogólny podział samochodów ciężarowych w zależności od rodzaju stosowanego silnika spalinowego, według zdolności poruszania się w terenie oraz pod względem ładowności. Wyczerpująco naświetlona została sprawa mechanizmów stosowanych do przechylania skrzyni. Podane przy opisie każdego systemu podnośników szkice i rysunki fragmentów urządzeń ułatwiają czytelnikowi zapoznanie się z działaniem poszczególnych typów podnośników i zrozumienie zasady ich pracy. Całość tego działu daje podstawowe wiadomości potrzebne obsłudze samochodów wywrotek, używanych do transportu materiałów kamiennych, pyłkich i innych, których wyładunek może być dokonywany w sposób mechaniczny, samoczynny.

Następny rozdział obejmuje rodzaje mechanicznych pojazdów drogowych, jakie używane są w kopalniach odkrywkowych. Podane tu są warunki pracy pojazdów przeznaczonych dla przewozu kopalni, przy czym warunki te podzielone zostały według takich kryteriów jak: odległość przewozu, rodzaj ładowanego materiału, sposób ładowania, trasa i nawierzchnia drogowa, co daje przejrzyste naświetlenie specyfiki pracy transportu samochodowego w kamieniołomach.

W dalszej kolejności omówione zostały typy mechanicznych pojazdów drogowych, przeznaczonych do pracy w kopalniach odkrywkowych oraz stawiane im, ze względu na bardzo ciężkie warunki pracy, wymagania konstrukcyjne.

Cały ten rozdział podbudowany jest szeregiem rysunków i szkiców, przedstawiających poszczególne rodzaje pojazdów, oraz ich pracę. Ponadto załączone są też tablice charakteryzujące dane techniczne niektórych pojaz-

dów. Dalsza część rozdziału trzeciego poświęcona jest samochodom specjalnym, przeznaczonym do pracy w kopalniach odkrywkowych. Znajdujemy tu dosyć szczegółowe ujęcie różnych charakterystycznych sposobów rozładowywania skrzyni z jednoczesnym podaniem rysunków poszczególnych typów samochodów. Jako uzupełnienie zagadnień poruszonych w tym rozdziale omówione zostały pokrótce samowyladowujące pojazdy trolejowe, oraz samochody parowe, z podaniem zestawienia porównawczego kosztów paliwa, przy zastosowaniu samochodu parowego i spalinowego. Ujęte zostało tu również stosowanie w kopalniach odkrywkowych spycharek oraz samochodów trójkołowych o skrzyni zdejmowanej, jak również samoladowarek samochodowych.

IV rozdział obejmuje zagadnienie stosowania transportu samochodowego w kamieniołomach materiałów drogowych. Na wstępie omówiona została sprawa urabiania skal i zależnie od systemu urabiania, sprawa ładowania i transportu.

Dalej autor przedstawia jak kształtuje się zależność wyboru transportu od wzajemnego usytuowania wyrobiska i zakładu przerobczego, przy czym podkreślono fakt każdorazowego przeprowadzania kalkulacji dla obrania najbardziej w danych warunkach ekonomicznego środka transportu. Następnie poruszona jest sprawa sytuowania i rozwiązywania dróg dla transportu samochodowego w kamieniołomach. Pokazane zostały również zasadnicze sposoby sytuowania dróg, w terenie łatwym i w terenie trudnym, w kamieniołomach wgłębnych o dużej głębokości. Naświetlenie zagadnienia transportu samochodowego w kamieniołomach od strony rozwiązań drogowych daje pogląd na całokształt pracy samochodu w warunkach eksploatacji go w kamieniołomie. Dalszy ciąg rozdziału obejmuje przykłady organizacji przewozów samochodowych zarówno w kamieniołomach wgłębnych jak i stokowych. Przykłady te poparte prostymi obliczeniami, oraz schematami rozwiązywania transportu wewnętrznego, pozwalają czytelnikowi, który nawet nie stykał się z kamieniołomami, na stworzenie sobie dosyć jasnego obrazu pracy samochodu w kamieniołomie.

Poza tym końcowa część rozdziału IV obejmuje ogólnie zagadnienie transportu samochodowego w płaskownikach i żwirowniach, zarówno ładowych jak i rzecznych.

Następny rozdział poświęcony jest stosowaniu transportu samochodowego w kamieniołomach produkujących nie kruszywa, lecz materiały blokowe. Pokazana jest tu ogólna charakterystyka warunków transportu w zakładach tego typu, a ponadto sprawa doboru właściwych środków przewozowych dla transportu bloków. Teoretyczne ujęcie tego tematu podbudowane jest przykładem organizacji przewozu bloków kamiennych w kamieniołomach o małej wydajności, przy zastosowaniu do transportu ciągników z dwoma przyczepami.

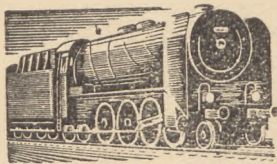
Kończąca część rozdziału obejmuje zagadnienie przewozów materiałów nienormalnie dużych i o znacznym ciężarze oraz omawia stosowanie samochodów z podnośnikami (autopodnośników) do podwożenia bloków kamiennych w obrębie zakładu, bądź też w warsztatach obróbczych.

W ostatnim, VI rozdziale omówiono transport gotowych wyrobów bezpośrednio do odbiorcy, w przypadkach gdy zobowiązany jest do tego kamieniołom. Poza tym ujęte zostało w tym rozdziale zagadnienie warunków przewozu materiałów drogowych, zależnie od konfiguracji terenu w jakim znajduje się kamieniołom, oraz warunki przewozu materiałów budowlanych szczególnie wrażliwych na uszkodzenia.

Na zakończenie podane zostały ogólne uwagi dotyczące budowy i utrzymania dróg samochodowych w kamieniołomach.

Całość pracy tak pod względem tematu, jak i poziomu jego opracowania ocenić można jako przydatną dla wszystkich pracowników zajmujących się bezpośrednio transportem samochodowym w ogóle, a transportem w kamieniołomach w szczególności.

Recenzję opracował Z. Bielecki



Z ciekawszych artykułów zamieszczonych w czerwcowym numerze „Przeglądu Kolejowego” wymienić należy artykuł Mgr. inż. Stanisława Kuczborskiego pt. „O usprawnienie ruchu podmiejskiego w warszawskim węzle kolejowym”.

Autor informuje czytelników o przebiegu prac podjętych przez Instytut Naukowo-Badawczy Kolejnictwa i o wstępnych wynikach przeprowadzonych badań w tym kierunku.

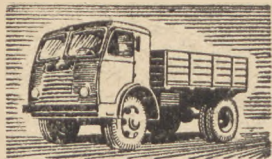
Również ciekawa jest wypowiedź Prof. Dr. Eufemiusza Terebucha na temat **usprawnienia rachunku kosztów PKP**. Autor artykułu poddaje krytyce z teoretycznego punktu widzenia dotychczasowy system rachunkowości kosztów własnych PKP i wskazuje kierunki oraz sposoby pogłębienia rozrachunku gospodarczego na PKP.

Inż. Stefan Osiński w artykule pt. „**Zagadnienie upowszechnienia pomysłów racjonalizatorskich**” porusza bardzo aktualne zagadnienie związane z koniecznością przyspieszenia postępu technicznego.

W „Przeglądzie Kolejowym Ruchowo-Handlowym” na uwagę zasługuje artykuł Zbigniewa Brzozowskiego pt. „**Popatrzmy okiem podróżnego**”. W artykule tym autor porusza szereg istotnych braków i niedomagań w obsłudze pasażerów i wysuwa konkretne wnioski, mające na celu poprawę kultury obsługi podróżnego.

Inż. Marian Karwacki w artykule pt. „**Współpraca służby ruchu ze służbą drogową**” omawia korzyści jakie daje właściwie zrozumiana współpraca między służbami ruchu i drogową.

W dziale „**U naszych przyjaciół**” zamieszczono ciekawy artykuł pt. „**Troska kolei NRD o właściwy stan wagonów osobowych**”. Zawiera on uwagi i spostrzeżenia jednego z uczestników delegacji Ministerstwa Kolei bawiarcej w NRD na temat gospodarki wagonami osobowymi oraz stanu ich utrzymania.



Zagadnienie rozwoju budowy nadwozi samochodowych jest przedmiotem obszernego artykułu, opracowanego przez P. Wiercińskiego, a zamieszczonego w czerwcowym numerze „Motoryzacji”. W artykule tym autor stawia szereg postulatów pod adresem produkcji, których realizacja umożliwiłaby o wiele lepsze przystosowanie pojazdów do przewożonych ładunków, a tym samym umożliwiłaby przyspieszenie przewozu i lepsze wykorzystanie taboru.

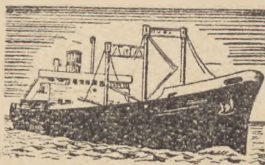
Drugi z kolei artykuł w tymże numerze „Motoryzacji” poświęcony jest centralizacji transportu branżowego. Artykuł ten napisany przez J. Bujniwicza jest próbą omówienia warunków niezbędnych do centralizacji transportu branżowego oraz zasad współpracy pomiędzy tym transportem i przedsiębiorstwami wykonawstwa. W bardzo obszernej analizie autor przedstawia cechy dodatnie centralizacji taboru i wypaczenie tej zasady, mające miejsce na odcinku przedsiębiorstw branżowych.

Marian Urban w artykule zatytułowanym „**Bilansowanie planów przewozowych w ciężarowym transporcie samochodowym**”, na tle nowych zarządzeń o planowaniu przewozów, proponuje usprawnienie i urealnienie metod bilansowania potrzeb przewozowych ze zdolnością przewozową taboru. Wydaje się, że zagad-

nienie to powinno być przedyskutowane na łamach prasy fachowej.

Z pozostałych artykułów zamieszczonych w numerze czerwcowym „Motoryzacji” zainteresują niewątpliwie naszych czytelników następujące pozycje: Zygmunt Miller — „**Ruch uliczny widziany oczami kierowcy**”; B. Grabowski — „**Z narady Centralnego Zarządu Sprzętu Samochodowego**”; B. Domke — „**Gaz wysokospężony jako paliwo zastępcze do napędu samochodów ciężarowych**”; P. Lipka — „**Należy zwiększyć kontrolę zużycia paliw płynnych**”; F. Marczak — „**Planowanie i analiza kosztów własnych w transporcie samochodowym**” (recenzja polemiczna); J. M. „**Ceny porównywalne w transporcie samochodowym**” (tłumaczenie z „Prawdy”).

Jak z powyższego widzimy, numer czerwcowy „Motoryzacji” jest treściowo niezwykle bogaty i porusza szereg istotnych problemów.



W numerze czerwcowym miesięcznika „**Technika i Gospodarka Morska**” opublikowane zostały następujące artykuły interesujące transportowców:

Mgr T. M. Krzyżanowski w artykule pt.: „**Instrumentalizm polskiej floty handlowej**” podaje główne tezy o instrumentalizmie floty z wygłoszonego przez siebie referatu na I Sesji Naukowej Instytutu Morskiego w Gdańsku.

Mgr W. Heybowicz w artykule pt.: „**Umowy planowe w portach morskich**” podaje ocenę dotychczasowych umów o współpracę między portem a jego kontrahentami, ze szczególnym uwzględnieniem umów między zarządami portów a przedsiębiorstwami żegludowymi. W końcowej części artykułu autor stawia wniosek o zwiększenie instrumentalności umów.

Dwunasty numer „**Życia Gospodarczego**” z 26.VI br. poświęcony został całkowicie problematyce Międzynarodowych Targów Poznańskich. W numerze, który otwiera wstępny artykuł Ministra Handlu Zagranicznego K. Dąbrowskiego na temat — „**„Znaczenie i zadania XXIV Międzynarodowych Targów Poznańskich”**” znajdujemy szereg opracowań, których tematyka zainteresuje niewątpliwie również transportowców. Z opracowań tych wymienić należałoby następujące: Z. Nowakowski — „**Bilans dziesięciolecia polskiego przemysłu okrętowego**”; Z. Bobrowicz — „**Tabor kolejowy — jedna z ważniejszych pozycji eksportowych**”; D. Jung — „**Osiągnięcia i perspektywy rozwoju przemysłu motoryzacyjnego**”; M. Szowa — „**Transport drogowy i lotniczy na XXIV MTP**”; H. Olsienkiewicz — „**Usługi morskie w polskim handlu zagranicznym**”.

* * *

Zagadnienie transportu mleka, które jest w naszej gospodarce istotną sprawą, zostało poruszone w miesięczniku „**Przegląd Mleczarski**” w kilku następujących publikacjach:

W numerze kwietniowym z br. w artykule K. Zielińskiego pt.: „**Organizacja transportu mleka z punktów skupu do zakładu mleczarskiego**”; w numerze majowym z br. w artykułach K. Zielińskiego pt.: „**Analiza organizacji i kosztów zwózki mleka z punktów skupu do zakładów mleczarskich**” (artykuł dyskusyjny) oraz M. Gębki — „**Konserwacja mleka w punkcie skupu i w transporcie**”.