

TRANSPORT



**MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY
EKONOMICIE TRANSPORTU**



ROK VII WARSZAWA WRZESIEŃ 1955

Nr 9

	Str.
H. WEGNER — Dzień kolejarza Polski Ludowej	257
A. ROSTOCKI — Sprzęt transportowy na XXIV MTP	259
J. ŻURKOWSKI — Metoda cyklicznej zależności dla znajdowania najmniejszego przebiegu ładunków	264
J. BURIĄK — Odległości przewozu w ciężarowym transporcie między osiedlami	268
T. KOWALEWSKI — Koordynacja planów handlu zagranicznego i transportu morskiego	270

TRANSPORTOWCY PISZA

St. DĄBROWSKI — Cienie wykonania planów przewozowych na PKP	274
J. BIELEJEC — O ścisłą współpracę między aparatem zbytu a służbą transportu	274
Z. PUŁAWSKA — Z zagadnień transportu resortowego przemysłu mięsnego i mleczarskiego	275

DZIAŁ INFORMACYJNY

— Przewozy ziemiopłodów transportem lokalnym w r. 1955	277
— Wydawanie przepisów o gospodarce częściami zamiennymi, ogumieniem i materiałami pędnymi	277
— Regulamin plac pracowników samochodowych	277
— Rozszerzenie świadczenia usług transportowych	278
— Rzeczoznawcy przy przymusowym wykupie maszyn	278
— Sprawozdawczość dotycząca pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych	278
— Ankiety dotyczące jakości napraw samochodów i silników	278
— Oznaczanie pojazdów mechanicznych straży pożarnych	278
— Pozwolenia motocyklowe dostępne dla głuchych i głuchoniemych	279
— Ustanowienie dni morza	279
— Utworzenie urzędów morskich	279
— Normy państwowe dotyczące komunikacji	279
— Zasady organizowania szkolenia w zakresie bhp	280
— TARYFY I ZARZĄDZENIA	

NOTATKI

M. Z. — Planowanie przewozów ładunkowych na kolejach Związku Radzieckiego	280
— Węgierskie trolejbusy	283

KRONIKA

— Wykonanie Narodowego Planu Gospodarczego w I półroczu 1955 r.	283
— Z działalności Sekcji Ekonomiki Transportu PTE	284
— Słownik encyklopedyczny transportu samochodowego	285
— Narada Konstruktorów przemysłu motoryzacyjnego	285
— Narada aktywu CRS i PKS	285
— PKS okręgu lubelskiego przygotowuje się do przewozów jesiennych	286
JAK PRACUJĄ NASI TRANSPORTOWCY	

CO CZYTAĆ

W. GAJEWSKI — Recenzja książki pt. „Zagadnienie planowania przewozów” (III str. okładki)
--

Z PRASY FACHOWEJ

(IV str. okładki)

Zdjęcie na pierwszej stronie okładki przedstawia samochód ciężarowy „Star-20” z przyczepą w wykonaniu eksportowym na XXIV Międzynarodowych Targach Poznańskich (patrz reportaż wewnątrz numeru).

Zdjęcia na stronie 257 przedstawiają przodowników pracy w transporcie kolejowym. Z lewej strony zdjęcie przedstawia przodującego dyspozytora odcinkowego z Kielec Edwarda Gardelę, który pracuje metodą radzieckiego dyspozytora Kutafina. Z prawej strony Kierpeca Henryka, dyrektora ruchu i Lewickiego Jana zwrot niczego ze stacji Stradom, którzy wyróżniają się bezawaryjną pracą i planowym wyprawianiem pociągów towarowych w drogę.

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. 1907. 6-B-10266



TRANSPORT

MIESIĘCZNIK



Rok VII

Warszawa, wrzesień 1955 r.

Nr 9

H. WEGNER (Warszawa)

Dzień kolejarza Polski Ludowej

Jak wiadomo, najpowszechniejszym środkiem transportu publicznego w Polsce, wykonującym największą ilość przewozów tak w ruchu pasażerskim, jak i towarowym są koleje państwowe.

PKP przewożą obecnie ponad 87% ogólnej ilości pasażerów korzystających z publicznych środków komunikacji oraz ponad 74% ogólnej ilości masy towarowej nadawanej do przewozu publicznymi środkami transportu.

W stosunku do okresu przedwojennego długość linii eksploatowanych PKP wzrosła około 25 proc., natomiast przewozy wzrosły około 4 razy w ruchu pasażerskim i około 3 razy w ruchu towarowym. Zadania te koleje nasze mogą wykonywać dzięki znacznemu wzmocnieniu bazy materialno-technicznej kolejnictwa i poważnym usprawnieniom dokonywanym w transporcie kolejowym w okresie ostatnich 10 lat naszej gospodarki socjalistycznej.

W okresie tego stosunkowo krótkiego czasu nasz przemysł krajowy potrafił całkowicie opanować produkcję potrzebnych dla kolei maszyn, urządzeń i innych materiałów niezbędnych dla budowy i eksploatacji kolejnictwa.

Posiadamy dziś na PKP wysokiej klasy parowozy pasażerskie i towarowe wyprodukowane całkowicie w kraju. Wycofujemy z ruchu pasażerskiego stare i niewygodne o słabej konstrukcji wagony osobowe, zastępując je nowoczesnymi, wygodnymi i gwarantującymi w pełni bezpieczeństwo pasażerów wagonami produkcji krajowej. Do naszego parku wagonów towarowych wprowadzamy coraz większe ilości nowoczesnych wagonów polskiej konstrukcji o dużej ładowności i umożliwiających szybki wyładunek przewożonych towarów.

W ostatnich latach elektryfikujemy poważne ilości naszych linii kolejowych i równocześnie nasz przemysł krajowy przystąpił już do produkcji taboru elektrycznego i potrzebnych do tej trakcji urządzeń.

Wymieniliśmy tysiące kilometrów słabej nawierzchni w istniejących torach, pobudowaliśmy setki kilometrów nowych linii kolejowych, odbudowaliśmy i zbudowaliśmy tysiące metrów bieżących mostów.

Na większości naszych stacji i linii kolejowych unowocześniliśmy urządzenia zabezpieczenia ruchu pociągów i łączności, korzystając z urządzeń wyprodukowanych w kraju. Z dumą i pełną satysfakcją stwierdzić możemy, że potrzeby PKP w zasadzie pokrywane są całkowicie przez nasz przemysł krajowy i umożliwiają w pełni naszemu kolejnictwu warunki dalszego rozwoju.

Kolejarze polscy, doceniając korzyści, jakie daje postęp techniczny i modernizacja kolejnictwa, pokazali, że potrafią je wykorzystywać w kierunku poważnych usprawnień i zwiększenia zdolności przewozowej kolei. Dzięki twórczej myśli i wydajnej pracy naszych inżynierów i techników, przodowników pracy i racjonalizatorów oraz całej rzeszy kolejarskiej — PKP mają już w swym dorobku poważne osiągnięcia.

Jeśli dziś, w ostatnim roku Planu Sześcioletniego, spojrzymy wstecz, jeśli porównamy obecne wyniki pracy naszych kolei z wynikami roku 1949 — ostatniego roku planu trzyletniego — to stwierdzić możemy, że PKP i kolejarze polscy dobrze wykonali wyznaczone

im w tym okresie zadania. Jeśli bowiem ładujemy obecnie o ponad 70% więcej ładunków niż w roku 1949, to, wskutek skrócenia średniego obrotu i zwiększenia średniego załadunku statycznego wagonu towarowego, koleje nasze dają do dyspozycji nadawców pod naładunek towarów przeciętnie dziennie więcej o około 5400 wagonów towarowych, a wskutek zmniejszenia procentu chorych wagonów towarowych przez usprawnienie napraw i poprawienie stanu technicznego wagonów kolej może zwiększyć przeciętny dzienny załadunek o dalsze 730 wagonów.

Tak więc w wyniku samych tylko usprawnień dokonywanych w zakresie lepszego wykorzystania wagonów towarowych w czasie i ich ładowności oraz usprawnień napraw wagonów, PKP mogą ładować średnio rocznie więcej o około 34 miliony ton ładunków.

Jeśli w stosunku do roku 1949 przewożymy obecnie o około 105 proc. więcej pasażerów, to przez samo zwiększenie przeciętnego dobowego przebiegu wagonu osobowego PKP może przewozić rocznie więcej o około 170 mln. pasażerów.

Praca naszych kolei, liczona w bruttotonokm w stosunku do roku 1949 wzrosła o 52,3 proc.

Dzięki jednak naszym przodującym maszynistom wożącym coraz cięższe pociągi towarowe, dzięki poważnym osiągnięciom na odcinku wydłużenia dobowego przebiegu parowozów, dzięki poprawieniu stanu technicznego parowozów i zmniejszeniu ich procentu chorych — zdołaliśmy te zwiększone zadania wykonać przy stosunkowo znacznie mniejszym wzroście ilości parowozów. Przez samo tylko zwiększenie ciężaru brutto pociągów towarowych potrafiliśmy wygospodarować około 140 parowozów do ruchu towarowego; przez wydłużenie dobowego przebiegu parowozów wygospodarowaliśmy około 290 parowozów do ruchu pasażerskiego i około 260 parowozów do ruchu towarowego oraz przez zmniejszenie procentu chorych parowozów wygospodarowano przeciętnie około 600 parowozów.

Ogółem, z tytułu usprawnienia pracy na odcinku zwiększenia ciężaru pociągu, wydłużenia dobowego przebiegu parowozów i poprawienia stanu technicznego taboru w stosunku do r. 1949, wygospodarowano około 1290 parowozów. Poważne wyniki osiągnęliśmy na PKP na odcinku oszczędności węgla trakcyjnego.

W oparciu o naukowe badania oraz przez podniesienie poziomu fachowego i politycznego kolejarzy i w wyniku szeroko stosowanego współzawodnictwa wydawniczo obniżono normy zużycia węgla obliczeniowego na 1000 br. tonokm. W porównaniu z normami zużycia węgla wykonanymi w 1949 r. oszczędność węgla wygospodarowana z tego tytułu przez kolej w jednym tylko r. 1954 wynosi około 1,2 mln. ton.

Dzięki unowocześnieniu taboru i urządzeń technicznych, zastosowaniu nowych metod pracy oraz szeroko stosowanemu socjalistycznemu współzawodnictwu pracy, zwiększyliśmy poważnie wydajność pracy. Dla zorientowania się w rozmiarze tych osiągnięć można podać, że gdybyśmy pracę przewozową kolei roku 1954 mieli wykonać przy wydajności pracy z r. 1949 musieliśmy w samej tylko grupie eksploatacyjnej PKP zatrudnić około 190 tysięcy pracowników więcej niż zatrudniono ich w rzeczywistości w tym okresie.

W związku z posiadaną krajową bazą techniczną, umożliwiającą właściwy rozwój naszego kolejnictwa, w wyniku dokonanych usprawnień technicznych i zastosowania nowych metod pracy i dużej wydajności pracy, koszty własne 1 tony w transporcie kolejowym znacznie zmalały.

Z tej, bardzo ogólnej charakterystyki ważniejszych elementów pracy PKP widzimy, że obok niewątpliwych jeszcze braków w wyposażeniu i pracy naszego kolejnictwa — mamy bezspornie poważne osiągnięcia.

Dając wyraz uznania dla ciężkiej i ofiarnej pracy kolejarzy Polski Ludowej, w trosce o poprawę ich bytu dla zagwarantowania dalszego wzrostu wydajności pracy i usprawnienia pracy Kolei — Komitet Centralny Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej i Rada Ministrów Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w dniu 20 kwietnia 1954 roku podjęły uchwałę w sprawie częściowej zmiany płac w kolejnictwie oraz ustalenia niektórych usprawnień i obowiązków kolejarzy. Mocą tej uchwały ustanowiony został również Dzień Kolejarza Polski Ludowej wyznaczony na 2 niedzielę września każdego roku.

W roku bieżącym w dniu 11 września po raz drugi w Polsce Ludowej obchodzić będziemy to święto kolejarskie.

Ustalenie terminu tego święta nie jest przypadkowe. Koleje w okresie każdego czwartego kwartału mają zawsze największe nasilenie pracy. Uroczystości obchodzonego Dnia Kolejarza Polski Ludowej, poprzedzany wnikliwym przeglądem osiągnięć i braków we wszystkich jednostkach służbowych ma mobilizować rzesze kolejarskie do wzmoczonej pracy w okresie przewozów jesiennych.

Z okazji tego święta zespoły pracownicze i poszczególne przodujące kolejarze podejmują cenne zobowiązania, przyczyniając się do zwiększenia wydajności pracy i jej usprawnienia, a w ostatecznym wyniku do zwiększenia zdolności przewozowej kolei, podniesienia jakości usług i obniżki kosztów własnych.

Zagadnienie, jak kolej wykona przewozy jesienne, ma zasadnicze znaczenie dla krajowej akcji zbiorów jesiennych oraz zaopatrzenia miast i szerokiej rzeszy robotniczych w zapasy produktów rolnych na zimę.

Kolej, doceniając znaczenie przewozów jesiennych, corocznie bardzo starannie przygotowuje się do wykonania tych wzmoczonych zadań.

Wzorem lat ubiegłych akcją przygotowania kolei do tegorocznych przewozów jesiennych objęto następujące podstawowe zagadnienia:

1. Skoncentrowanie wysiłku administracji kolejowej wszystkich szczebli organizacyjnych do ustalenia ścisłej współpracy i wykorzystania działalności aparatu polityczno - wychowawczego, partyjnego i związkowego w kierunku odpowiedniego zmobilizowania pracowników kolejowych do wzmoczonego wysiłku w okresie przewozów jesiennych, zapewniającego pełne i sprawne wykonanie zadań transportowych w czwartym kwartale.

2. Zorganizowanie na wszystkich szczeblach organizacyjnych narad wytwórczych dla szczegółowego omówienia zadań, jakie trzeba będzie wykonać przed przewozami jesiennymi, jak i w okresie trwania tych wzmoczonych przewozów.

3. Rozwinięcie we wszystkich służbach i jednostkach wykonawczych przemysłowej akcji podejmowania w ramach współzawodnictwa pracy zobowiązań, gwarantujących należyte przygotowanie i sprawne wykonanie przez kolej przewozów jesiennych.

4. Zapewnienie poprawy warunków pracy personelu służb wykonawczych.

5. Ustalenie niezbędnych środków, mających na celu zabezpieczenie: a) maksymalnego zwiększenia ilości roboczych wagonów towarowych, b) przyspieszenia obrotu wagonów oraz osiągnięcia możliwie najlepszego wykorzystania ich ładowności, planowego przejścia ładunków przez stacje i planowej obsługi punktów ładunkowych, c) bezwzględnego przestrzegania porządku zestawiania pociągów towarowych, d) usprawnienia pracy parowozów i ograniczenia do niezbędnego minimum ich pracy pomocniczej, e) przyspieszenia napraw i rewizji wagonów, f) bezwzględnego dotrzymywania przewidzianych harmonogramami terminów wykony-

wania inwestycji i kapitalnych remontów, g) odpowiadającego istotnym potrzebom uregulowania obsad personalnych.

6. Wzmoczenie akcji szkolenia personelu w okresie II i III kw. br.

7. Zorganizowanie należytej kontroli przebiegu przygotowania jednostek służbowych do sprawnego wykonania tegorocznych przewozów jesiennych.

Trzeba jednak stwierdzić, że pełne powodzenie tej akcji zależy nie tylko od kolei, ale również w dużym stopniu od jej usługobiorców. Aby pokryć w pełni zwiększone zapotrzebowanie nadawców na wagony towarowe w okresie szczytowych przewozów jesiennych, zadaniem kolei jest jak najlepsze wykorzystanie wagonów towarowych przez skrócenie ich obrotu oraz pełne wykorzystanie ładowności lub pojemności wagonów.

Należy stwierdzić, że stosunkowo dużą część czasu, bo około 11 do 14,5 proc. pełnego cyklu obrotu wagonu towarowego, wagon znajduje się w dyspozycji nadawców i odbiorców, stojąc pod czynnościami ładunkowymi. Gdyby nadawcy i odbiorcy przesyłek wagonowych zdołali np.: tylko w okresie szczytowych przewozów jesiennych, tj. w październiku i listopadzie, skrócić czas czynności ładunkowych choćby o 1 godzinę — umożliwiłoby to kolei załadowanie więcej około 300 tys. ton ładunków.

Liczba ta uzasadnia, jak ważne jest to zagadnienie i zwraca uwagę na konieczność zainteresowania się nim bliżej. Okazuje się bowiem, że mimo posiadania zasadniczo na większości bocznic lepszych warunków do wykonania czynności ładunkowych, niż na torach ogólnoladunkowych — wagony stoją pod tymi czynnościami dłużej na bocznicach, niż na torach ogólnych. Tak np. postój przeciętnego wagonu pod naładunkiem jest o 0,4 godziny i pod wyładunkiem o 2,6 godziny dłuższy od postoju przeciętnego wagonu pod takimiż czynnościami na torach ogólnoladunkowych.

Wydaje się, że stan ten należałoby zrewidować, aby czas ten bezwzględnie skrócić. Jeśli już mowa o pracy bocznic, to należy również podkreślić karygodne niejednokrotnie niszczenie wagonów przy wykonywaniu czynności ładunkowych.

Stan ten musi również ulec poprawie. Do walki o wagon, szczególnie w okresie wzmoczonych przewozów jesiennych muszą więcej włączyć się komórki transportowe wszystkich resortów. Wszyscy usługobiorcy kolei muszą zrozumieć, że walcząc o lepsze wykorzystanie wagonu, nie dopuszczając do uszkodzeń wagonów podczas wykonywania czynności ładunkowych, przyczyniając się do usprawnienia pracy transportu kolejowego i do obniżki kosztów własnych kolei, walczą równocześnie o usprawnienie i obniżenie kosztów własnej produkcji, których przecież jednym z elementów jest właśnie koszt transportu kolejowego.

Praktyka wykazuje, że właściwa, nacechowana troską o wspólne dobro gospodarki narodowej, współpraca między koleją i jej klientami daje zawsze dobre wyniki. Dlatego właśnie w okresie wzmoczonych przewozów jesiennych koniecznością jest utrzymywanie ścisłego i bezpośredniego kontaktu szczególnie pomiędzy stacjami i korzystającymi z ich usług klientami kolei.

Stacje kolejowe ze swej strony muszą pamiętać, że podstawowym warunkiem sprawnego w tym trudnym okresie wzmoczonych przewozów jest przestrzeganie regulaminów pracy stacji oraz obowiązującego rozkładu jazdy pociągów. Dyspozytorzy ruchu i dyżurni ruchu winni zdawać sobie sprawę, że improwizowane pozornie nawet korzystne rozwiązania ruchowe są z reguły gorsze od konsekwentnie powiązanych i głęboko przeanalizowanych rozwiązań zawartych w rozkładzie jazdy pociągów, regulaminach technicznych stacji i opracowanych dla poszczególnych czynności procesach technologicznych. Dlatego też w pracy ruchowej, jako obowiązującą, należy przyjąć zasadę przestrzegania rozkładu jazdy pociągów i regulaminów technicznych stacji. Stosowanie zmian w ustalonym porządku pracy może mieć miejsce jedynie w wyjątkowych i uzasadnionych przypadkach i to w odniesieniu do ruchu pociągów zawsze w porozumieniu z zainteresowanymi stacjami i właściwym dyspozytorem ruchu (odcinkowym lub węzłowym), a w odniesieniu do zmiany planowej obsługi punktów ładunkowych — zawsze w poro-

zumieniu z właściwymi nadawcami lub odbiorcami przesyłek.

Z uwagi na tegoroczną wyjątkowo zmienną pogodę, rolnicy — celem zabezpieczenia przed zniszczeniem zbóż i innych ziemiopłodów — niewątpliwie i słusznie będą dążyli do możliwie jak najwydatniejszego skrócenia okresu samych zbiorów, co konsekwentnie spowodować może większe niż zakładane w planie szczyty przewozowe.

Należy w pełni zdawać sobie sprawę, że zadania kolei związane z przewozami jesiennymi są dlatego tak trudne i wymagają tak wyjątkowych przygotowań, że kryją w sobie wiele niespodzianek, wynikających ze stanu pogody, urodzajów oraz specyfiki samych przewożonych produktów.

Z doświadczeń lat ubiegłych wiemy ile kłopotu i trudności sprawia, szczególnie w porze deszczów, przygotowanie potrzebnej ilości szczelnych krytych wagonów pod zboże, cukier itp. Wiemy ile strat gospodarce naszej przynoszą niedostatecznie zabezpieczone od deszczu i przymrozków transporty jadalnych ziemniaków i innych warzyw.

O tych wszystkich trudnościach należy pamiętać, aby tym lepiej przygotować się do ich zwalczania.

Przygotowując się do tegorocznych przewozów jesiennych należy również pamiętać, że przewozami tymi zamykamy nasz plan 6-letni, co do którego mamy przecież niezłomną wolę wykonać go jak najprędzej.

Przygotowując się i wykonując przewozy jesienne należy pamiętać, że wykonanie tego zadania to egzamin sprawności całego kolejniwa. Dlatego w tym czasie każdy kolejarz, na każdym stanowisku winien wzmoczyć wysiłki, aby właśnie w tym szczególnie ważnym i trudnym okresie pracy kolei wykonywać swe obowiązki jak najlepiej.

Wszyscy klienci, korzystający z usług kolei, powinni! przyjść z pomocą kolejarzom w tym trudnym dla nich okresie i dołożyć wszelkich starań, by czynności ładunkowe odbywały się sprawnie i zgłoszone w planach miesięcznych i pięciodniowych zapotrzebowanie na przewozy było ściśle realizowane. Sprawne wykonanie tegorocznych przewozów jesiennych jest ambicją każdego kolejarza i powszechnym zobowiązaniem przyjętym z okazji zbliżającego się Dnia Kolejarza Polski Ludowej, należy dopomóc kolejarzom, by w pełni wykonali to zaszczytne zobowiązanie z korzyścią dla całego społeczeństwa i całej gospodarki narodowej.

A. ROSTOCKI (Warszawa)

Sprzęt transportowy na XXIV MTP

Targi Poznańskie posiadają starą i dobrą tradycję. Jest to jedna z poważniejszych imprez tego rodzaju na świecie. XXIV Międzynarodowe Targi Poznańskie, które odbyły się w lipcu bieżącego roku, odbyły się po pięcioletniej przerwie, gdyż ostatnie Targi miały miejsce w roku 1950. Te pięć lat to okres planu 6-letniego, okres naszego wielkiego wysiłku i wielkiego naszego zwycięstwa.

Dlatego też tegoroczne XXIV Targi Poznańskie miały odmienny nieco charakter, niż normalne przedsięwzięcia tego typu. Były one pewnego rodzaju podsumowaniem naszych osiągnięć w zakresie realizacji planu 6-letniego, były one jednocześnie podsumowaniem naszych osiągnięć w okresie 10-lecia Polski Ludowej. Jest rzeczą oczywistą, że chociaż była to impreza na olbrzymią skalę, obejmująca i wielki teren i wielką ilość eksponatów (30.000 eksponatów z 1350 zakładów produkcyjnych), nie mogła ona przedstawiać całokształtu naszego dorobku, jednakże w dużej mierze, w pewnego rodzaju skrócie, dała nam obraz potężnego wszechstronnego rozwoju naszej gospodarki.

Prezes Rady Ministrów Józef Cyrankiewicz otwierając XXIV Targi Poznańskie między innymi powiedział:

„...w roku 1954 poziom produkcji przemysłowej był przeszło czterokrotnie większy niż w roku 1938, a przeszło 5,5 krotnie większy — w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Z dumą patrzymy na fakt, że stali wytwarzamy już prawie trzykrotnie więcej niż w roku 1938, a maszyn dziewięciokrotnie więcej w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Niewątpliwie obecne Targi Poznańskie poprzez swoje eksponaty oddadzą w syntetycznym skrócie potężny rozwój gospodarki narodowej naszego kraju. W tym sensie — jest to, ograniczona oczywiście w rozmiarach i w zakresie — wystawa dziesięciolecia Polski Ludowej, w tym sensie jest to wystawa obrazująca wprawdzie częściowo, ale najbardziej ważne odcinki rosnącej siły polskiej gospodarki, obrazująca żywotność, pracowitość, patriotyzm narodu polskiego, jego niewyczerpane zasoby energii, zapala i pomyślności, w tym sensie jest to hołd złożony pracy i wysiłkowi naszego narodu w minionym dziesięcioleciu“.

Nie ulega wątpliwości, że eksponaty obrazujące osiągnięcia naszego przemysłu musiały zaimponować wszystkim zwiedzającym. Produkcja nasza nie tylko wzrasta w bardzo szybkim tempie ilościowo, ale również rozwija szeroki wachlarz asortymentowy we wszystkich zakresach. Poczynając od artykułów gospodarstwa domowego, a kończąc na potężnych dźwigach i obrabiarkach, które mogliśmy oglądać na Tar-

gach Poznańskich — produkujemy dzisiaj już prawie wszystko, co konieczne jest dla rozwoju naszej gospodarki i dla stałego wzrostu dobrobytu materialnego i kulturalnego mas pracujących. Ten potężny rozwój naszej gospodarki nie tylko umożliwia nam niezależnienie się od importu, ale pozwala nam również na rozszerzenie eksportu w tych dziedzinach, w których dotychczas wyroby nasze nie były znane na rynkach zagranicznych. I właśnie XXIV Targi Poznańskie były również wspaniałym przeglądem naszych wszechstronnych możliwości eksportowych. Polska, która przed wojną eksportowała prawie wyłącznie płody rolne i surowce, dzisiaj eksportuje obrabiarki, samochody, statki, parowozy i wagony kolejowe. Warto wspomnieć, że nasze obroty z zagranicą wzrosły trzykrotnie w stosunku do roku 1937. Polskie osiągnięcia eksportowe i dalsze możliwości eksportu imponują nie tylko nam; obcy wystawcy i przedstawiciele obcych krajów z podziwem patrzą na nasz dorobek gospodarczy i na sukcesy naszego przemysłu i naszego handlu zagranicznego. Na przykład bawiący na XXIV MTP Lord Boyd Orr wyraził się między innymi w sposób następujący: „Niespodziewany jest dla mnie fakt, że Wasze maszyny włókiennicze — jak wskazują napisy w pawilonie — eksportujecie już do 40 krajów“.

Nic też dziwnego, że XXIV MTP przekształciły się w bardzo poważne ognisko handlu międzynarodowego. Poza stoiskami polskimi na XXIV MTP mogliśmy podziwiać w pięknie urządzonych pawilonach wielkie osiągnięcia Związku Radzieckiego i Krajów Demokracji Ludowej. Kraje kapitalistyczne wykazały również wielkie zainteresowanie targami, czego dowodem jest udział w Targach 250 firm z krajów kapitalistycznych. Ogółem brały udział w tegorocznych MTP 24 kraje.

Targi Poznańskie nie miały jednak jedynie charakteru wystawy; były one jednocześnie ośrodkiem zawarcia wielu konkretnych transakcji, które przyczynią się do rozwoju naszych międzynarodowych stosunków handlowych. Podczas trwania Targów sfinalizowanych zostało wiele kontraktów na ogólną kwotę około 460 milionów rubli, tj. przeszło 115 milionów dolarów. W eksporcie — polskie przedsiębiorstwa handlu zagranicznego sprzedawały towary ogólnej wartości około 230 mln. rubli. Dominującą pozycję wśród tych transakcji zdobyły sobie wyroby przemysłu maszynowego.

Wśród eksponatów polskich, przedstawiających w dobitny sposób nasz rozwój gospodarczy i nasze możliwości eksportowe, nie małą rolę odgrywał produkowany przez nas sprzęt transportowy.

Tabor kolejowy i sprzęt motoryzacyjny posiadały osobne, rozległe stoiska, na których mogliśmy podziwiać wielorakość typów, wysokie cyfry produkcji i rozległy zasięg eksportu naszego sprzętu transportowego. Również produkcja naszych stoczni, pokazana w pawilonie Nr 11, była przedmiotem powszechnego zainteresowania. Poniżej omówimy te stoiska, przedstawiając czytelnikom nie tylko rozwój naszej produkcji w omawianym zakresie, lecz również osiągnięcia i możliwości eksportu na odcinku sprzętu transportowego.

Jeszcze do niedawna taki sprzęt transportowy, jak samochody i statki był przedmiotem importu do Polski, dzisiaj nie tylko potrafiliśmy zbudować przemysł stoczniowy i motoryzacyjny, ale tak rozszerzyć jego zakres produkcji, że eksport tego sprzętu staje się istotnym elementem naszej gospodarki.

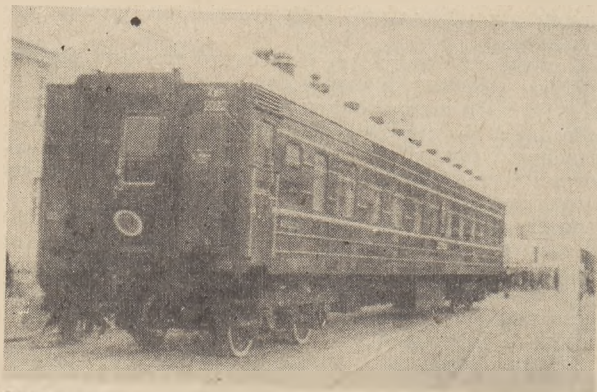
Tabor kolejowy

Nieopodal wejścia głównego na teren Targów był ustawiony wagon eksportowy-osobowy wykonany na zamówienie Związku Radzieckiego przez Zakłady Przemysłu Metalowego im. J. Stalina w Poznaniu. Wagon ten przyciągał wielu zwiedzających swym pięknym wykonaniem. Jest to jeden z wielu typów wagonów produkowanych przez nasz przemysł taboru kolejowego. Z tablic rozmieszczonych wzdłuż torów kolejowych, na których był ustawiony pozostały sprzęt kolejowy, mogliśmy się dowiedzieć, że w ciągu ostatnich 7 lat produkcja wagonów osobowych wzrosła blisko pięciokrotnie, a wagonów towarowych dwukrotnie. Jednakże nie tylko wielkość produkcji świadczy o rozwoju naszego przemysłu taboru kolejowego, również ilość nowych typów i nowych konstrukcji świadczy o poważnym wzroście potencjału produkcyjnego w tym zakresie. Po wojnie produkowaliśmy 61 typów wagonów towarowych i osobowych, w tym całkowicie nowej konstrukcji 32 typy. Podobnie i lokomotyw na 32 typy produkowane, 13 jest opracowanych od nowa przez polskich konstruktorów po wojnie. Parowozy te nowoczesnie skonstruowane charakteryzuje mocna budowa i stosunkowo duża szybkość jak np.: parowóz osobowy pospieszny Pt-47 osiąga szybkość do 110 km/godz. — parowóz osobowy Ol-49 — 100 km/godz., parowóz towarowy Ty-51 — 80 km/godz., a parowóz przemysłowy „Ferrum” 45 km/godz. Poza tym produkujemy już dwa typy lokomotyw elektrycznych: Bo-bo 4-osiowe dla pociągów osobowych o mocy 4×400 KW i Co-Co — 6-osiowe dla pociągów towarowych o mocy 6×250 KW oraz trójczłon elektryczny dla ruchu podmiejskiego.

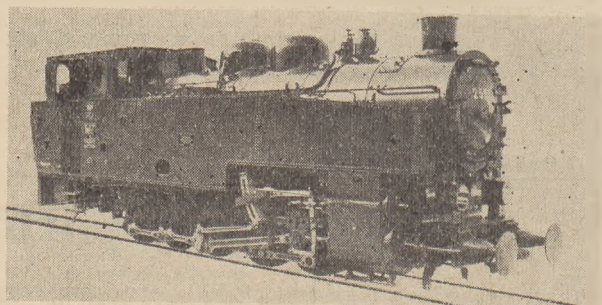
W taborze sprzętu kolejowego produkowanym przez nasz przemysł wprowadzono cały szereg udoskonaleń i nowoczesnych urządzeń, jak np.: przy parowozie Ty-51 zastosowano stoker — automatyczny podawacz węgla z tendra do paleniska, w parowozach Ty-51 i Tx-48 wprowadzono spawanie kotła, zamiast nitowania, co zmniejszyło jego wagę od 1—2 t, w wagonach sypialnych 3 klasy typu 14 A zostały zastosowane urządzenia klimatyzacyjne, do budowy krytych wagonów towarowych zastosowano płyty pilśniowe, co obniżyło koszt ich produkcji. To są jedynie, oczywiście, przykłady wielu udoskonaleń i pomyślnie zastosowanych w produkcji nowych rozwiązań, które stale unowocześniają produkowany u nas tabor kolejowy.

Polskie wagony i parowozy są od dość dawna znane na rynkach międzynarodowych; eksport sprzętu kolejowego był w pewnym zakresie prowadzony już przed wojną, jednakże dopiero rozbudowa tego przemysłu po wojnie, uruchomienie szeregu nowych zakładów produkcyjnych, szybki rozwój nowoczesnych konstrukcji i szeroki asortyment produkcji pozwoliły na rozwinięcie eksportu na szeroką skalę.

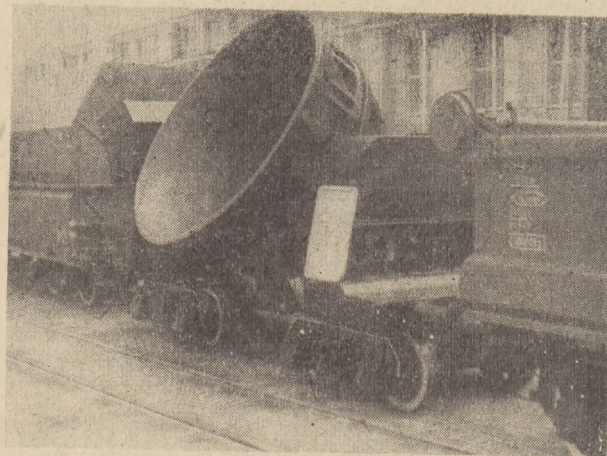
Prawie wszystkie kraje obozu pokoju są naszymi stałymi odbiorcami taboru kolejowego. Nasze wagony i parowozy są nabywane przez Związek Radziecki, Czechosłowację, Węgry, Rumunię, Bułgarię, Albanie, Chiny, i Koreańską Republikę Ludową. Dzięki wysokiej jakości produkowanego sprzętu rozszerzyliśmy również wachlarz kierunków geograficznych na szereg innych państw, jak: Jugosławia, Egipt, Indie, Iran, Turcja, Urugwaj itd. Ostatnio, o czym wspominaliśmy również



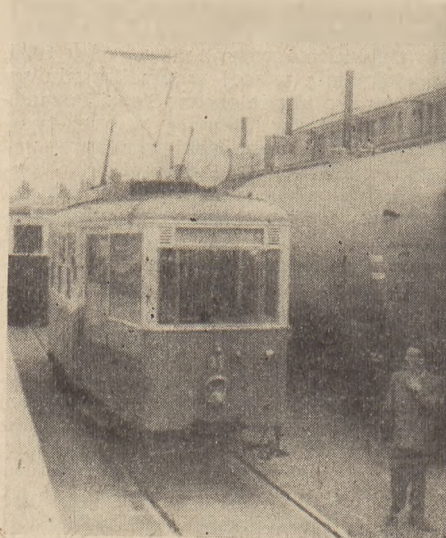
Osobowy wagon eksportowy wykonany na zamówienie Związku Radzieckiego przez Zakłady im. Stalina w Poznaniu.



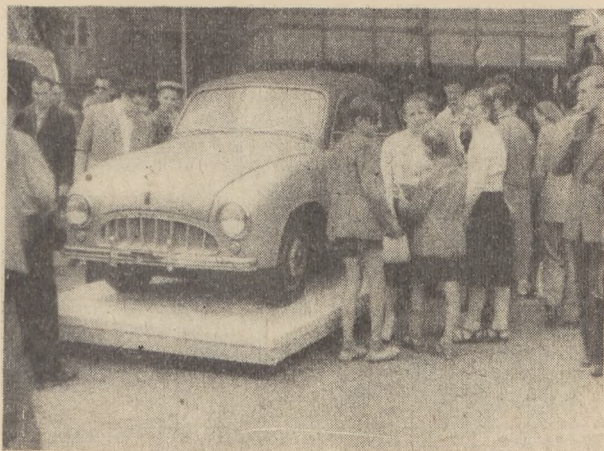
Parowóz wąskotorowy Tw-53



Wagon specjalny — kadź żużlowa



Motorowy wagon tramwajowy polskiej produkcji



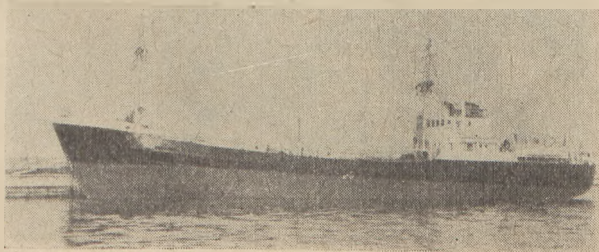
Przed prototypem naszego samochodu osobowego, małolitrażowego polskiej produkcji „Syrena” gromadziły się stale tłumy zwiedzających



Również eksportowe motocykle polskiej produkcji budziły wielkie zainteresowanie



Kino objazdowe wykonane na podwoziu „Lublin” przez zakłady podległe MTDiL.



Drobnicowiec polskiej produkcji 900 TDW

w „Transportie”, został podpisany kontrakt na dostawę 2500 wagonów towarowych do Indii. Polska była jednym z nielicznych krajów, który może w krótkim stosunkowo terminie wykonać i dostarczyć taką ilość wagonów kolejowych.

W eksporcie wyrobów przemysłu ciężkiego eksport taboru kolejowego zajmuje trzecie miejsce, obejmując około 20% produkcji eksportowej resortu przemysłu maszynowego. W obrotach centrali eksportowej „Metal-eksport” tabor kolejowy stanowi około 65% planu.

Szeroki eksport taboru kolejowego stawia przed przemysłem szereg nowych zagadnień konstrukcyjnych i produkcyjnych. Zapytania kierowane przez obcych kontrahentów do naszych organizacji handlu zagranicznego zmuszają do dalszego rozwijania w szybkim tempie nowych rozwiązań konstrukcyjnych. Podczas negocjacji są stawiane nowe wymagania w zakresie materiałów (jak np. masy plastyczne), w zakresie wygody podróży (np. bufety i kuchnie w wagonach osobowych), w zakresie powiększenia powierzchni użytkowej wagonów (np. wysunięcie przedśionków ponad zderzaki), w zakresie produkcji wagonów specjalnych (np. wagony samowyładowcze przystosowane do przewozu żeb z wysypem na boki) itp.

Wydaje się, że istniejący i ulegający stałej rozbudowie przemysł taboru kolejowego będzie mógł podolać nowym wymaganiom stawianym stale przez eksport. Świadczy o tym chociażby cyfry eksportu, który np. w zakresie wagonów towarowych wynosił w roku 1953 blisko pięciokrotnie tyle co w roku 1949, w wagonach osobowych zaś w ciągu dwóch lat (1951—1953) wzrósł dwukrotnie, również w innym sprzęcie kolejowym uległ poważnemu zwiększeniu (np. parowozy wąskotorowe blisko czterokrotnie w porównaniu lat 1949—1954).

Na XXIV MTP oczywiście nie mogliśmy się zapoznać z całym wachlarzem produkcyjnym sprzętu kolejowego. Oglądaliśmy tam następujące eksponaty: dwa typy parowozów towarowych normalnotorowych Ty-51 i „Śląsk”, trzy typy parowozów wąskotorowych Kp 4, Tw 53 i Px 48, elektryczną lokomotywę normalnotorową 2 E, podmiejski trójczłon elektryczny 85 i 86 W, lokomotywę elektryczną dla górnictwa, lokomotywę elektryczną kopalnianą typu Ld 2, wagon tramwajowy motorowy, wagon osobowy 2 klasy typ 56 W, twardy typ 66 W, wąskotorowy 1 AW, sypialny 3 klasy typ 14 A, wagon bagazowy 1 F. Poza tym szereg wagonów specjalnych, jak np. wagon samowyładowczy piaskowy typ 15 W, Talbot typ 20 W, kadź żwirowa, otwarty wąskotorowy „Ziehle” cysterna 20 R.

Chociaż nie pokazano na Targach wszystkich typów wagonów i lokomotyw, jednakże już wyliczone wyżej typy świadczą o bogatym asortymencie naszej produkcji sprzętu kolejowego.

Dość słabo były przedstawione na Targach osiągnięcia naszych kolejarzy, gdyż, poza paru przykładami, nie mieliśmy obrazu całokształtu osiągnięć naszego kolejnictwa, a przecież nie tylko produkcją sprzętu możemy się pochwalić, osiągnięcia naszego transportu kolejowego są bardzo poważne i świadczą z jednej strony o możliwościach eksploatacyjnych naszego sprzętu, a z drugiej o wielkiej pracy, wysiłku i patriotyzmie naszych kadr kolejarskich. Targi Ponańskie nie były wyłącznie wystawą naszych osiągnięć, jednakże w innych pawilonach widzieliśmy o wiele szerzej potraktowany problem ludzki.

Tabor samochodowy

O rozwoju przemysłu motoryzacyjnego w Polsce pisało się już wiele, i nie warto powtarzać znanych faktów, że nie mieliśmy przemysłu motoryzacyjnego przed wojną, że rozpoczęliśmy budowę tego przemysłu od podstaw. Te fakty, to jest już historia. Dzisiaj mamy przemysł o poważnym potencjale produkcyjnym. Produujemy samochody ciężarowe, osobowe, ciągniki, autobusy, przyczepy, pojazdy specjalne, motocykle.

Kiedy wchodziło się na rozległy teren stoiska przemysłu motoryzacyjnego na XXIV MTP, nie bardzo można było uwierzyć w historię, o której wyżej wspomniano. Na specjalnie zbudowanej autostradzie ciągnął

się długi wąż produkowanych przez nas samochodów. Rodzina „Starów” przedstawia dziś już sobą bardzo duży wachlarz typów, zaspakajających szereg potrzeb transportowych. Produkujemy na bazie Star-owskiego podwozia poza skrzyniowymi ciężarówkami również wywrotki „Star W-14”, ciągniki siodłowe „Star C-60”, 3 typy samochodów pożarniczych, autobusy „Star A-52” oraz kombajny rolnicze. Pojazdy te były pokazane na Targach Poznańskich, a tablica w pawilonie zwracała uwagę na wspólne zespoły i części w tych typach, co bardzo poważnie ułatwia eksploatację. Produkowane w oparciu o licencje radzieckie, samochody ciężarowe „Lublin” rozszerzają już również wachlarz typów. Na bazie „Lublina” rozpoczynamy produkcję takich wozów specjalnych, jak sanitarka, kinowóz i inne.

Poza znanymi już powszechnie samochodami osobowymi „Warszawa”, produkowanymi w Warszawskiej Fabryce Samochodów Osobowych na Żeraniu podobnie, jak „Lublina”, w oparciu o licencje radzieckie — wielkie zainteresowanie na MTP wzbudzał nowy polski samochód osobowy — małodłazowy „Syrena”. Podest, na którym była ustawiona „Syrena” był stale oblegany przez tłumy zwiedzających. Nowoczesna linia i piękne wykończenie tego samochodu świadczą o dużym doświadczeniu produkcyjnym, jakie zdobył już nasz młody przemysł motoryzacyjny.

Nie mniejszym powodzeniem cieszyły się motocykle i rowery w wykonaniu eksportowym. Poza znanymi już WFM-kami 125 cm³ można było również obejrzeć 350-kę „Jünak”, która w najbliższej przyszłości wchodzi do masowej produkcji.

Na stoisku motoryzacji były również pokazane dwa typy ciągników rolniczych „Ursus C-45”, o udoskonalonej konstrukcji zaopatrzonej w lekką budkę dla kierowcy oraz gąsienicowy ciągnik rolniczy, do którego produkcji już przystąpiliśmy na bazie licencji radzieckich.

W pawilonie zademonstrowano szereg silników przemysłowych i samochodowych oraz części zamiennych.

Poza sprzętem motoryzacyjnym, którego ważniejsze pozycje wyżej wymieniliśmy, w tymże stoisku w pomysłowy sposób zademonstrowane zostały również szybocowce polskiej konstrukcji i produkcji oraz sprzęt szybocowcy. Mogliśmy między innymi obejrzeć następujące typy szybocowców: SZD-12 „Mucha 100” — jednomiejscowy konstrukcji drewnianej, kryty sklejką i płótnem, SZ D-9 bis „Bocian” — dwumiejscowy, drewnianej konstrukcji z aerodynamicznymi, płytowymi wysuwanymi hamulcami, SZD-8 bis „Jaskółka” — jednomiejscowy wyposażony w klapy do ładowania oraz zmniejszania szybkości i promienia w krążeniu. Poza tym pokazane były takie urządzenia, jak nowoczesne ściągarki szybocowce „Zubr 11” i „Ryś”.

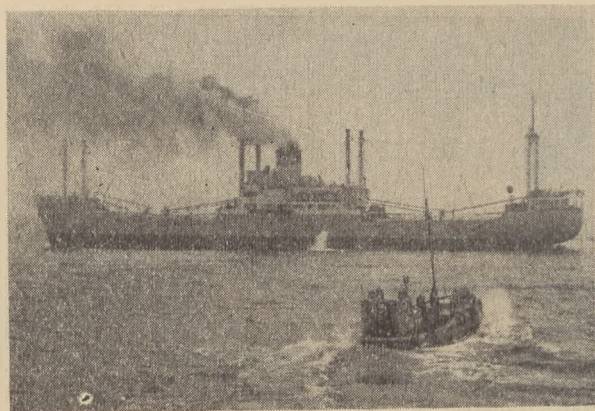
Trudno wymienić w ramach krótkiego omówienia wszystkie eksponaty pokazane na stoisku przemysłu motoryzacyjnego, chociaż eksponaty te nie stanowiły pełnego zestawu produkowanego przez nas sprzętu.

O niezwykle dynamicznym rozwoju tej gałęzi produkcji mogą świadczyć cyfry. W bieżącym roku produkujemy co 12 minut 1 samochód ciężarowy, co 18 minut 1 ciągnik, co 16 minut 1 cylinder silnika przemysłowego, (około 8 KM), co 16 minut 1 przyczepę samochodową, co 5 minut 1 motocykl i co 40 sekund 1 rower. Produkcja samochodów wzrosła przeszło 10-krotnie w porównaniu do 1 roku 6-latki, motocykli 9-krotnie, a przyczep 8-krotnie.

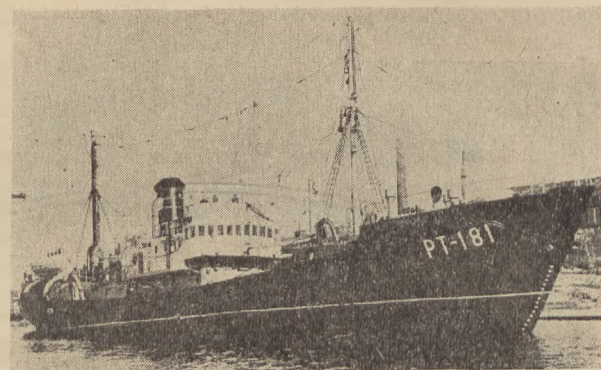
Nasz przemysł motoryzacyjny stale pracuje nad nowymi konstrukcjami i stale usprawnia konstrukcje istniejące. Poza wymienionymi już wyżej samochodami osobowymi i motocyklami są poważnie zaawansowane prace nad autobusem o samonośnej karoserii oraz nad ciężarowym samochodem 8-tonowym.

Dla przykładu unowocześnienia konstrukcji można podać, że w samochodzie „Star 20” przeprowadzono od czasu rozpoczęcia jego produkcji przeszło 2100 zmian konstrukcyjnych.

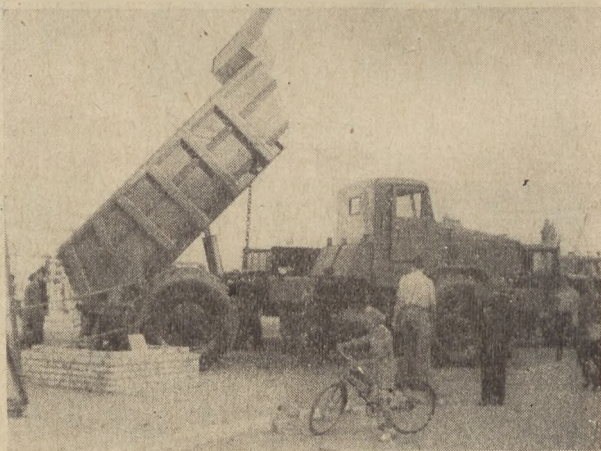
Poważna produkcja taboru samochodowego o dobrych walorach technicznych umożliwia poważne osiągnięcia w eksploatacji. Dominującym akcentem na stoisku motoryzacji była kula ziemską opasana pięciokrotnie wstęgą szosy, z której zjeżdżał „Star 20”, symbolizowała to



Węglowiec-tramp wyprodukowany przez polskie stocznię o wyporności 5.000 TDW



Pełnomorski trawler rybacki



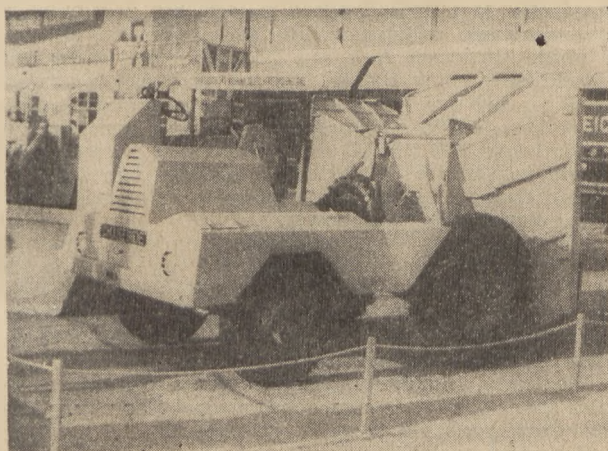
Radziecka wywrotka o ładowności 25 ton



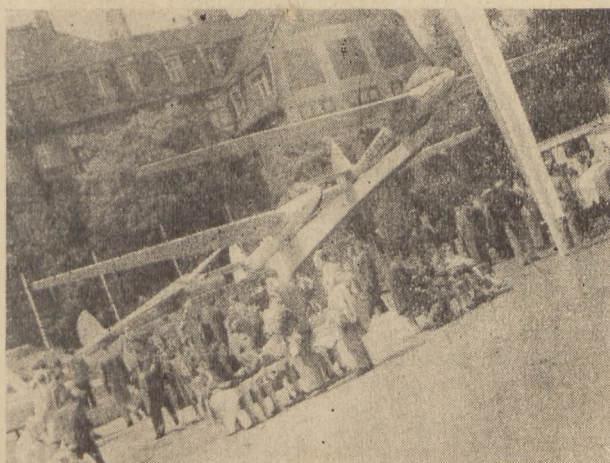
Terenowo-osobowy samochód produkcji ZSRR



Horch — wywrotka produkcji NRD



Angielska wywrotka budowlana



Szybowce polskiej produkcji były eksponowane bardzo efektownie

osiągnięcia naszych przodujących kierowców, którzy na polskich samochodach przejeżdżają bez remontu po 200 tys. km. Nie są to już pojedyncze wypadki. Tabor samochodowy polskiej produkcji posiada coraz lepszą jakość.

Poważny wzrost produkcji taboru samochodowego i jego jakość umożliwiły nam rozpoczęcie eksportu w tym zakresie. Samochody „Star 20” i osobowe „Warszawy” eksportujemy już do Chin oraz Rumunii, a także w mniejszych ilościach do Iranu, Albanii, Bułgarii, Finlandii i Turcji. Również do Chin eksportujemy ciągniki „Ursus”, które nabywa od nas także Bułgaria, a ostatnio prowadzimy negocjacje handlowe z Brazylią i Grecją.

Poza tymi trzema typami pojazdów przystąpiliśmy w roku bieżącym do eksportu przyczep samochodowych, które zostały już wysłane do Chin, oraz Finlandii.

W najbliższej przyszłości zamierzamy rozszerzyć nasz eksport i na inne rodzaje pojazdów przez nas produkowanych. Oglądaliśmy na MTP obcojęzyczne prospekty naszych pojazdów prawie wszystkich typów, dobrze opracowane i właściwie reklamujące naszą produkcję motoryzacyjną.

Przemysł nasz ma już możliwości przystosowywania eksportowych pojazdów do wymogów zagranicznych kontrahentów. „Stary” eksportowe są odpowiednio przystosowane do warunków klimatycznych oraz drogowych, w jakich będą eksploatowane. Między innymi w „Starach” eksportowanych np. do Turcji polepszone skuteczność chłodzenia silnika przez zastosowanie tunelu, zwiększenie wydatku wentylatora oraz inne zmiany w układzie chłodzenia. Ulepszono również w eksportowych „Starach” szereg innych urządzeń, które wykazywały usterki.

Poza eksportem samego taboru rozpoczęliśmy również eksport usług w formie obsługi technicznej, a mianowicie zorganizowaliśmy w Chinach stację obsługi dla „Starów”. Nie ulega wątpliwości że eksport naszych samochodów będziemy rozwijać dalej, a przemysł po doła dalszym żądaniom naszych klientów. Wymagać to będzie niewątpliwie dużych wysiłków ze strony naszych konstruktorów i naszych zakładów produkcyjnych, jednakże wysiłki te opłacą nam się wielokrotnie, gdyż nie tylko zyskamy coraz szersze rynki zbytu dla wyrobów naszego przemysłu motoryzacyjnego, ale podniesiemy również na wyższy poziom jakość produkowanego sprzętu dla potrzeb krajowych.

Tabor morski i rzeczny

W pawilonie centralnym (Nr 11), tzw. Wieży Górnośląskiej, znalazł pomieszczenie przemysł okrętowy. Podobnie, jak i przemysł motoryzacyjny jest to u nas dziedzina nowa, której historia zamyka się ostatnim dziesięcioleciem Polski Ludowej. Przy minimalnym skrawku wybrzeża przed wojną i przy niskim poziomie uprzemysłowienia kraju czynione próby uruchomienia stoczni w Gdyni nie zostały do 1939 roku uwieńczone efektem w formie wybudowanych statków. Dopiero po wojnie uruchomiliśmy nasze stocznie, które w bardzo szybkim tempie rozpoczęły produkcję, a w jeszcze szybszym rozwijały ją. Dowodem tego mogą być cyfry wzrostu przemysłu okrętowego, którego wartość wzrosła 12-krotnie w ciągu 9 lat (przyjmując 1946 rok za 100, wartość produkcji w roku 1955 wynosi 1210), jeśli policzymy tonaż (tdw) oddanych jednostek do eksploatacji, to wzrost jest jeszcze większy, gdyż 20-krotnie na przestrzeni ostatnich 6 lat (przyjmując 1949 r. — pierwszy rok, w którym oddano pierwsze pełnomorskie jednostki do eksploatacji za 100 — wskaźnik na rok 1955 wynosić będzie 2000), jeśli natomiast policzymy ilość jednostek produkowanych, to otrzymaliśmy wzrost 25-krotnie.

Dzięki tak wielkiemu rozwojowi przemysłu okrętowego staliśmy się jednym z poważniejszych producentów taboru morskiego na świecie, gdyż wg statystyki prowadzonej przez Towarzystwo Klasyfikacyjne Lloyd Register, zajmujemy 8 miejsce na świecie, jeśli chodzi o ilość produkowanych statków, a 11 miejsce, jeśli chodzi o tonaż (statystyką nie jest objęta produkcja statków w ZSRR)*.

Produkujemy już szereg jednostek o różnorodnej charakterystyce. Plan sześciolletni przewidywał budowę następujących jednostek pełnomorskich:

- motorowiec 4.000 tdw (typ „Lewant”) z silnikiem spalinowym typu „Sulzer” — 9-cylindrowym o mocy 3800 KM.
- parowiec 4.800 a obecnie 5.000 tdw z maszyną parową typu MC 10a i turbiną na parę odłotową oraz kotłami Babcock i Wilcox opalanymi węglem.

*) Patrz artykuł Z. Nowakowskiego „Bilans dziesięciolecia polskiego przemysłu okrętowego” — Życie Gospodarcze — Nr 12 (239 z 1955 r. str. 463).

- parowiec 3.200 tów z maszyną parową typu MC 10 a oż turbiną na parę odlotową i kotłami typu Houwden Johnson opalanymi węglem,
- motorowiec 660 tów klasy „Rzek“ („Odra“, „Nysa“, „San“, „Dunajec“, „Pilica“) z silnikami spalinowymi typu „Atlas Diesel Polar“, 6-cylindrowym o mocy 600 KM,
- motorowiec 820 tów z silnikiem spalinowym typu „Lary“ obecnie MAK, 8-cylindrowym o mocy 400 KM,
- holownik parowy o mocy maszyny 400 KM,
- trawler rybacki 450 tów z maszyną parową typu Frederiksstad Nr 4 o mocy 1000 KM z kotłami typu Houwden Johnson opalanymi węglem,
- Lugrotrawler — długości 28 metrów z silnikiem spalinowym typu „June Munktel“ — 3 cylindrowym o mocy 300 KM.

W roku bieżącym przystąpiliśmy do produkcji motorowca o tonażu 10.800 tów z silnikiem spalinowym typu „Fiat“ — 8-cylindrowym o mocy 8.000 KM. Będą to jednostki całkowicie nowoczesne.

Rozwój produkcji okrętowej umożliwił nam nie tylko zaopatrzenie naszej floty handlowej i rybackiej, ale również eksport statków, który rozpoczęliśmy w roku 1950, a który w ciągu czterech lat wzrósł blisko 20-krotnie (przyjmując 1950 za 100, 1955 — 1940).

Statki nabywa od nas Związek Radziecki i kraje Demokracji Ludowej, a w roku bieżącym zostały już zawarte kontrakty na dostawę statków polskiej produkcji i do krajów kapitalistycznych.

Również stocznie rzeczne produkują cały szereg jednostek, jak np. barki 125, 200, 550 ton, holowniki 300 i 150 KM, oraz specjalne jednostki, jak tzw. „koszarki“ (23 osobowe) i rzeczne warsztaty. Dotychczas nie rozpoczęliśmy eksportu taboru rzeczno, zamierzamy jednak w najbliższej przyszłości eksport ten uruchomić.

Przemysł pomocniczy rozwija się równolegle ze stoczniami i coraz szerzej zaopatruje produkowane przez nas statki w maszyny i urządzenia dotychczas importowane i tak np. zmniejszono import do trawlera rybackiego 5-krotnie, a dla węglowca 5.000 tów — 8-krotnie.

Poza eksportem gotowych jednostek stocznie nasze eksportują usługi, remontując obce statki. Możemy się już pochwalić remontem statków takich państw jak Związek Radziecki, Anglia, Szwecja, Finlandia, Czechosłowacja. Również pewnego rodzaju eksportem są usługi w zakresie ratownictwa, które rozwija u nas szeroko działalność wydobywając nawet bardzo duże, zatopione jednostki z dna morskiego.

Oczywiście na XXIV MTP nie mogliśmy obejrzeć oryginałów omawianych wyżej jednostek (poza holownikiem rzeczno eksponowanym poza terenem Targów na wodzie), jednakże pięknie wykonane modele w skali 1:100, a nawet 1:25 i 1:10 umożliwiły zapoznanie się z produkowanym przez nas taboroem morskim i rzeczno. Poza tym można było obejrzeć wiele eksponatów w zakresie wyposażenia statków przez nas produkowanego.

J. ŻURKOWSKI (Warszawa)

Metoda cyklicznej zależności dla znajdowania najmniejszego przebiegu ładunków

W „Gospodarce Planowej“ nr 5 (116) z maja 1955 r. ukazał się artykuł St. Mrocza pt. „Zagadnienie racjonalizacji przewozów ładunków w transporcie kolejowym“, w którym autor zebrał i przedstawił na przykładach metody organizacji racjonalnych przewozów ładunków w transporcie kolejowym. Wśród tych metod na specjalną uwagę zasługuje metoda ustalania optymalnej alternatywy przewozowej dla układów o cyklicznej zależności, przede wszystkim z tego względu, że znajduje ona zastosowanie przy sporządzaniu planu przewozu ładunków w przypadkach skompliko-

Tabor transportowy innych krajów

Sprzęt transportowy wystawiło wielu wystawców zagranicznych. Głównie jednak były demonstrowane samochody i urządzenia do samochodów. W zakresie taboru kolejowego i wodnego poza Polską zademonstrowały swoje eksponaty jedynie Związek Radziecki, Niemiecka Republika Demokratyczna i Czechosłowacja. Mianowicie Związek Radziecki zademonstrował w Hali IX statki morskie i rzeczne, remonty statków, maszyny okrętowe i urządzenia nawigacyjne; Niemiecka Republika Demokratyczna w Hali XII przedstawiła parowozy, statki żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej, tramwaje oraz wagony. Na specjalną uwagę zasługuje piętrowy skład pociągu elektrycznego produkowany przez NRD, który kursuje już u nas w kraju; CSR zademonstrowała statki rzeczne towarowe i pasażerskie oraz samoloty turystyczne i szybowce.

Samochody zostały wystawione także przez inne kraje.

Na pierwszy plan wysuwa się stoisko ZSRR, gdzie zademonstrowano (i to w ruchu) wywrotkę MAZ o ładowności 25 t. Ten potężny pojazd był przedmiotem powszechnego podziwu, wiele się o nim już słyszało i pisało w prasie fachowej, jednakże dotychczas nie oglądaliśmy go w Polsce. Nic też dziwnego, że samochód ten był stale oblegany przez tłumy zwiedzających. Poza tym ZSRR zademonstrował szereg samochodów ciężarowych ZIS i MAZ oraz specjalnych. Z osobowych warto wspomnieć o terenowym samochodzie GAZ 69, który odznacza się pierwszorzędnymi walorami technicznymi przy pracy terenowej.

Czechosłowacja wystawiła sprzęt na ogół znany w Polsce, a więc samochód ciężarowy 7 ton — Skoda 706 R, Tatra — 111, autobus Skoda 706 R i osobowy Skoda 1200, a poza tym cieszące się wielką popularnością motocykle Jawa 250 i 350 cm³ oraz z mało znanego nam sprzętu — samochody chłodnicze.

Węgierska Republika Demokratyczna pokazała również znane już u nas samochody Csepel i autobusy Icarus oraz wywrotki systemu „Demper“.

Z krajów kapitalistycznych samochody demonstrowały: Francja, Anglia i NRF.

Ciekawy sprzęt pokazała Francja, a mianowicie ciężkie wywrotki terenowe oraz sanitarki.

W stoisku angielskim największą popularnością cieszyły się sportowe samochody osobowe „Triumph“, a w stoisku NRF osobowe KDF-y.

Wiele też firm belgijskich, francuskich i angielskich zademonstrowało akcesoria i wyposażenia do samochodów. Interesujące były zwłaszcza opony angielskie, bezdętkowe, samozasklepiające się.

XXIV Międzynarodowe Targi Poznańskie miały za zadanie przedstawienie naszego dorobku gospodarczego i kulturalnego, przedstawienie naszych możliwości eksportowych oraz aktywizację handlu międzynarodowego. Wydaje się, że XXIV MTP dobrze wypełniły to zadanie, a jednym z dowodów tego jest powyższy stosunkowo pobieżny przegląd jednej z licznych dziedzin pokazanych na MTP.

wanych, w których zawodzą dwie pozostałe metody: graficzno-analityczna, oraz metoda różnic odległości.

W ramach wspomnianego artykułu metoda optymalnej alternatywy została przedstawiona na tle potrzeb pogłębienia metodologii planowania przewozów, przy czym wskazano na ogólne zasady jej budowy i wykorzystania. Z tych względów nie będziemy się dłużej zatrzymywać nad jej opisaniem, natomiast postaramy się w sposób ścisły dać odpowiedź na pytanie: jaki wariant wzajemnych powiązań punktów nadania z punktami przeznaczenia jest najekonomiczniejszy z punktu

widzenia wielkości przebiegu ładunków wyrażonego w wagono-kilometrach, gdy punkty nadania i punkty przeznaczenia stanowią układ o cyklicznej zależności? W tym celu weźmy pod uwagę układ o cyklicznej zależności pięciu stacji nadania i pięciu stacji przeznaczenia. Może się wydawać, że ograniczenie ilości stacji przeznaczenia do pięciu zmniejsza ogólność rozważań. Tak nie jest z uwagi na fakt, że z chwilą, gdy przystępujemy do korekty tymczasowych powiązań dla układów o cyklicznej zależności, to w rozważaniach naszych uczestniczą jedynie stacje graniczne, a tych właśnie jest wówczas tyle, ile jest stacji nadania*). Stacje nadania i stacje przeznaczenia zestawiamy w następujący sposób:

Stacje przeznaczenia	Stacje nadania oraz ich odległość od stacji przeznaczenia		Różnica odległości
I. Stacja przeznaczenia	I. Stacja nadania	II. Stacja nadania	$b_1 - a_1$
	a_1	b_1	
II. "	II. Stacja nadania	III. Stacja nadania	$b_2 - a_2$
	a_2	b_2	
III. "	III. Stacja nadania	IV. Stacja nadania	$b_3 - a_3$
	a_3	b_3	
IV. "	IV. Stacja nadania	V. Stacja nadania	$b_4 - a_4$
	a_4	b_4	
V. "	V. Stacja nadania	I. Stacja nadania	$b_5 - a_5$
	a_5	b_5	
Suma różnic odległości			$\sum_{i=1}^5 (b_i - a_i)$

Niech nadanie wynosi odpowiednio dla:

I st. nadania	—	A_1	wagonów
II "	—	A_2	"
III "	—	A_3	"
IV "	—	A_4	"
V "	—	A_5	"

Przy zapotrzebowaniu przez:

I st. przezn.	—	B_1	wagonów.
II "	—	B_2	"
III "	—	B_3	"
IV "	—	B_4	"
V "	—	B_5	"

Ponieważ wielkość nadania winna być równa zapotrzebowaniu, więc musi być spełniona zależność:

$$\sum_{i=1}^5 A_i = \sum_{i=1}^5 B_i \quad \dots \dots \dots (1)$$

Powstaje teraz pytanie jak dokonać rozdziału wyżej wymienionych ilości nadania stacji nadania I, II, III, IV i V, pomiędzy odpowiednie stacje przeznaczenia I, II, III, IV i V, by przebieg ładunków mierzony ilością wagono-kilometrów był minimalny. W celu

*) Litery greckie w artykule zastąpiono literami łacińskimi ze względu na trudności techniczne.

znalezienia odpowiedzi na wyżej sformułowane pytanie oznaczmy: (

nadanie I	stacji nadania do V	stacji przezn. przez x_1 ,
nadanie I	do I	" " " x_2 ,
nadanie II	do I	" " " x_3 ,
nadanie II	do II	" " " x_4 ,
nadanie III	do II	" " " x_5 ,
nadanie III	do III	" " " x_6 ,
nadanie IV	do III	" " " x_7 ,
nadanie IV	do IV	" " " x_8 ,
nadanie V	do IV	" " " x_9 ,
nadanie V	do V	" " " x_{10}

Z oznaczeń powyższych oraz z wielkości nadania, stacji nadania I, II, III, IV i V jak również wielkości zapotrzebowania stacji przeznaczenia, I, II, III, IV i V wynika, że zmienne $x_1, x_2, x_3, x_4, x_5, x_6, x_7, x_8, x_9, x_{10}$ winny spełniać układ równań:

$$\begin{aligned} x_1 + x_2 &= A_1 \\ x_3 + x_4 &= A_2 \\ x_5 + x_6 &= A_3 \\ x_7 + x_8 &= A_4 \\ x_9 + x_{10} &= A_5 \\ x_1 + x_{10} &= B_5 \\ x_2 + x_3 &= B_1 \\ x_4 + x_5 &= B_2 \\ x_6 + x_7 &= B_3 \\ x_8 + x_9 &= B_4 \end{aligned} \quad \dots \dots \dots (2)$$

Jeżeli wreszcie J oznacza przebieg (całkowity) ładunków mierzony ilością wagono-kilometrów, to wyrazi się on wzorem:

$$(3) \quad \dots \quad J = b_5 x_1 + a_1 x_2 + b_1 x_3 + a_2 x_4 + b_2 x_5 + a_3 x_6 + b_3 x_7 + a_4 x_8 + b_4 x_9 + a_5 x_{10}$$

Rozwiążmy układ równań (2). Macierz tego układu ma postać:

$$M = \begin{vmatrix} 1 & 1 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 1 & 1 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 1 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 1 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 1 \\ 1 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 \\ 0 & 1 & 1 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 1 & 1 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 1 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 1 & 0 \end{vmatrix};$$

ponieważ jej wyznacznik:

$$\begin{vmatrix} 1 & 1 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 1 & 1 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 1 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 1 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 1 \\ 1 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 \\ 0 & 1 & 1 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 1 & 1 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 1 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 1 & 0 \end{vmatrix} = 0$$

wiec musimy znaleźć tzw. wyznacznik podstawowy, tj. taki wyznacznik należący do macierzy M, który nie znika i którego stopień jest możliwie najwyższy. Jest nim wyznacznik:

$$P = \begin{vmatrix} 0 & 1 & 1 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 1 & 1 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 1 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 1 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 \\ 1 & 1 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 1 & 1 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 1 & 0 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 1 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 1 & 0 \end{vmatrix} = 1$$

do którego nie weszły elementy pierwszego wiersza i pierwszej kolumny macierzy M układu równań (2). Ponieważ warunkiem koniecznym i dostatecznym rozwiązalności układu równań (2) jest znikanie wszystkich wyznaczników charakterystycznych, odpowiadających wyznacznikowi podstawowemu P, a w naszym przy-

padku stopień wyznacznika podstawowego P jest o jeden mniejszy od ilości równań układu (2), więc będziemy mieli tylko jeden wyznacznik charakterystyczny. Otrzymamy go z macierzy M przez zastąpienie elementów jej pierwszej kolumny, przez kolumnę wyrazów wolnych układu równań (2). A zatem jest nim wyznacznik:

$$\begin{vmatrix}
 A_1 & 1 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\
 A_2 & 0 & 1 & 1 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\
 A_3 & 0 & 0 & 0 & 1 & 1 & 0 & 0 & 0 \\
 A_4 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 1 & 0 \\
 A_5 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 \\
 B_5 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 \\
 B_1 & 1 & 1 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 \\
 B_2 & 0 & 0 & 1 & 1 & 0 & 0 & 0 & 0 \\
 B_3 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 1 & 0 & 0 \\
 B_4 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 1
 \end{vmatrix} = 0$$

$$= A_1 + A_2 + A_3 + A_4 + A_5 - B_1 - B_2 - B_3 - B_4 - B_5 = \sum_{i=1}^5 A_i - \sum_{i=1}^5 B_i$$

Wynika stąd na podstawie wzoru (1), że:

$$\sum_{i=1}^5 A_i - \sum_{i=1}^5 B_i = 0$$

Wykazaliśmy w ten sposób, że wyznacznik charakterystyczny (jedyne w naszym przypadku) odpowiadający wyznacznikowi P jest równy zeru. W ten sposób stwierdziliśmy rozwiązalność układu równań (2). Dla znalezienia rozwiązań, wystarczy poprzestać na tych tylko równaniach układu (2), z których współczynników został utworzony wyznacznik podstawowy P. By otrzymać wszystkie rozwiązania układu przenosimy niewiadomą x_1 , której współczynnik nie wszedł do wyznacznika P, na prawą stronę i, nadając jej dowolne wartości, rozwiązujemy otrzymany w ten sposób układ dziewięciu równań liniowych o dziewięciu niewiadomymi i o wyznaczniku P $\neq 0$. Wypiszmy te równania:

$$\begin{aligned}
 x_3 + x_4 &= A_2 \\
 x_5 + x_6 &= A_3 \\
 x_7 + x_8 &= A_4 \\
 -x_9 + x_{10} &= A_5 \\
 x_{10} &= B_5 - x_1 \\
 x_2 + x_3 &= B_1 \\
 x_4 + x_5 &= B_2 \\
 x_6 + x_7 &= B_3 \\
 x_8 + x_9 &= B_4
 \end{aligned} \quad (4)$$

Ponieważ układ równań liniowych o wyznaczniku różnym od zera, w którym ilość niewiadomych jest równa ilości równań, posiada jedno rozwiązanie, więc układ równań (4) jako czyniący zadość tym warunkom oraz jako wyjątkowo prosty może być rozwiązany metodą elementarną, która prowadzi w tym przypadku znacznie szybciej do celu. Otóż równanie piąte układu równań (4) daje nam bezpośrednio:

$$x_{10} = B_5 - x_1 \dots \dots (5)$$

Wstawiając powyższą wartość na x_{10} do równania czwartego otrzymamy:

$$x_9 = A_5 - B_5 + x_1 \dots \dots (6)$$

podobnie równanie dziewiąte oraz wartość na x_9 dają:

$$x_8 = B_4 + B_5 - A_5 - x_1 \dots (7)$$

Stąd i z równania trzeciego wynika, że:

$$x_7 = A_4 + A_5 - B_4 - B_5 + x_1 \dots \dots (8)$$

Wartość na x_7 wstawiona do równania ósmego daje nam:

$$x_6 = B_3 + B_4 + B_5 - A_4 - A_5 - x_1 \dots \dots (9)$$

co znów w powiązaniu z równaniem drugim pozwala wyznaczyć:

$$x_5 = A_3 + A_4 + A_5 - B_3 - B_4 - B_5 + x_1 \dots \dots (10)$$

podstawmy teraz wartość na x_5 do równania siódmego. Otrzymamy:

$$x_4 = B_2 + B_3 + B_4 + B_5 - A_3 - A_4 - A_5 - x_1 \dots \dots (11)$$

ale wartość na x_4 wstawiona do równania pierwszego daje:

$$x_3 = A_2 + A_3 + A_4 + A_5 - B_2 - B_3 - B_4 - B_5 + x_1 \dots \dots (12)$$

wreszcie podstawiając wartość na x_3 do równania szóstego otrzymamy wartość ostatniej z poszukiwanych niewiadomych:

$$x_2 = B_1 + B_2 + B_3 + B_4 + B_5 - A_2 - A_3 - A_4 - A_5 - x_1 \dots \dots (13)$$

W ten sposób układ równań (2) został rozwiązany. Korzystając z tego rozwiązania, wzór (3) wyrażający przebieg (całkowity) ładunków mierzony ilością wagono-kilometrów, możemy wyrazić jako funkcję jednej tylko zmiennej x_1 . Podstawmy mianowicie znalezione wartości na $x_2, x_3, x_4, x_5, x_6, x_7, x_8, x_9, x_{10}$. (Wzory (5), (6), (7), (8), (9), (10), (11), (12), (13)) do wzoru (3). Otrzymamy:

$$\begin{aligned}
 J &= b_5 x_1 + a_1 (B_1 + B_2 + B_3 + B_4 + B_5 - A_2 - A_3 - A_4 - A_5 - x_1) + b_1 (A_2 + A_3 + A_4 + A_5 - B_2 - B_3 - B_4 - B_5 + x_1) + a_2 (B_2 + B_3 + B_4 + B_5 - A_3 - A_4 - A_5 - x_1) + b_2 (A_3 + A_4 + A_5 - B_3 - B_4 - B_5 + x_1) + a_3 (B_3 + B_4 + B_5 - A_4 - A_5 - x_1) + b_3 (A_4 + A_5 - B_4 - B_5 + x_1) + a_4 (B_4 + B_5 - A_5 - x_1) + b_4 (A_5 - B_5 + x_1) + a_5 (B_5 - x_1).
 \end{aligned}$$

Skąd z uwagi na wzór (1) będzie:

$$\begin{aligned}
 J &= [(b_1 - a_1) + (b_2 - a_2) + (b_3 - a_3) + (b_4 - a_4) + (b_5 - a_5)] x_1 + a_1 A_1 + b_1 (B_1 - A_1) + a_2 (A_1 + A_2 - B_1) + b_2 (B_1 + B_2 - A_1 - A_2) + a_3 (A_1 + A_2 + A_3 - B_1 - B_2) + b_3 (A_4 + A_5 - B_4 - B_5) + a_4 (B_4 + B_5 - A_5) + b_4 (A_5 - B_5) + a_5 B_5
 \end{aligned}$$

czyli:

$$J = x_1 \sum_{i=1}^5 (b_i - a_i) + B \dots \dots (14)$$

gdzie

$$\begin{aligned}
 B &= a_1 A_1 + b_1 (B_1 - A_1) + a_2 (A_1 + A_2 - B_1) + b_2 (B_1 + B_2 - A_1 - A_2) + a_3 (A_1 + A_2 + A_3 - B_1 - B_2) + b_3 (A_4 + A_5 - B_4 - B_5) + a_4 (B_4 + B_5 - A_5) + b_4 (A_5 - B_5) + a_5 B_5.
 \end{aligned}$$

Nim przystąpimy do badania wyrażenia danego wzorem (14), postaramy się wyznaczyć zakres zmienności zmiennej x_1 . Otóż z uwagi na to, że zmienne $x_2, x_3, x_4, x_5, x_6, x_7, x_8, x_9$ i x_{10} oznaczają nadania odpowiednich stacji nadania do odpowiednich stacji przeznaczenia są więc one nieujemne. Zatem ze wzorów (5), (6), (7), (8), (9), (10), (11), (12) i (13) wynikają następujące nierówności:

$$\begin{aligned}
 B_5 - x_1 &\geq 0 \\
 A_5 - B_5 + x_1 &\geq 0 \\
 B_4 + B_5 - A_5 - x_1 &\geq 0 \\
 A_4 + A_5 - B_4 - B_5 + x_1 &\geq 0 \\
 B_3 + B_4 + B_5 - A_4 - A_5 - x_1 &\geq 0 \\
 A_3 + A_4 + A_5 - B_3 - B_4 - B_5 + x_1 &\geq 0 \\
 B_2 + B_3 + B_4 + B_5 - A_3 - A_4 - A_5 - x_1 &\geq 0 \\
 A_2 + A_3 + A_4 + A_5 - B_2 - B_3 - B_4 - B_5 + x_1 &\geq 0 \\
 B_1 + B_2 + B_3 + B_4 + B_5 - A_2 - A_3 - A_4 - A_5 - x_1 &\geq 0
 \end{aligned}$$

które winny być spełnione równocześnie. Z tych nierówności wynikają inne:

$$\begin{aligned}
 x_1 &\geq B_5 - A_5 \\
 x_1 &\geq B_4 + B_5 - A_4 - A_5 \\
 x_1 &\geq B_3 + B_4 + B_5 - A_3 - A_4 - A_5 \\
 x_1 &\geq B_2 + B_3 + B_4 + B_5 - A_2 - A_3 - A_4 - A_5 \\
 x_1 &\geq B_5 \\
 x_1 &\geq B_4 + B_5 - A_5 \\
 x_1 &\geq B_3 + B_4 + B_5 - A_4 - A_5 \\
 x_1 &\geq B_2 + B_3 + B_4 + B_5 - A_3 - A_4 - A_5 \\
 x_1 &\geq B_1 + B_2 + B_3 + B_4 + B_5 - A_2 - A_3 - A_4 - A_5
 \end{aligned}$$

Podany wyżej układ nierówności spełniony jest jednocześnie wtedy, gdy zachodzą nierówności:

$$(15) \quad \begin{aligned} x_1 &= \max (B_5 - A_5, B_4 + B_5 - A_4 - A_5, B_3 + B_4 + B_5 - A_3 - A_4 - A_5, B_2 + B_3 + B_4 + B_5 - A_2 - A_3 - A_4 - A_5) \\ x_1 &= \min (B_5, B_4 + B_5 - A_5, B_3 + B_4 + B_5 - A_4 - A_5, B_2 + B_3 + B_4 + B_5 - A_3 - A_4 - A_5, B_1 + B_2 + B_3 + B_4 + B_5 - A_2 - A_3 - A_4 - A_5) \end{aligned}$$

Mając wyznaczony zakres zmienności dla zmiennej x_1 (wzory (15)), przejdziemy do zbadania jak zachowuje się funkcja dana wzorem (14), dla różnych wartości tej zmiennej, mówiąc ściślej dla jakich wartości tej zmiennej, mówiąc ściślej dla jakich wartości zmiennej x_1 funkcja wyrażona wzorem (14) przyjmie wartość najmniejszą. Ponieważ jak okazało się w trakcie rozwiązywania układu równań (2), x_1 jest dowolne (ograniczone oczywiście warunkami zadania — wzory (15)), więc możemy nadać mu taką wartość, by funkcja J dana wzorem (14) była minimalna oraz żeby jednocześnie były spełnione równania układu (2). Otóż z postaci funkcji J wyrażonej wzorem (14) wynika, że:

$$1^\circ. \text{ Gdy } \sum_{i=1}^5 (b_i - a_i) > 0, \text{ to } J = J_{\min} \text{ dla } x_1 = x_1 \min = \max (B_5 - A_5, B_4 + B_5 - A_4 - A_5, B_3 + B_4 + B_5 - A_3 - A_4 - A_5, B_2 + B_3 + B_4 + B_5 - A_2 - A_3 - A_4 - A_5)$$

stad oraz ze wzorów (5), (6), (7), (8), (9), (10), (11), (12) i (13) obliczamy wartość pozostałych niewiadomych:

$$\begin{aligned} x_2 &= A_1 - \max (B_5 - A_5, B_4 + B_5 - A_4 - A_5, B_3 + B_4 + B_5 - A_3 - A_4 - A_5, B_2 + B_3 + B_4 + B_5 - A_2 - A_3 - A_4 - A_5) \\ x_3 &= B_1 - A_1 + \max (B_5 - A_5, B_4 + B_5 - A_4 - A_5, B_3 + B_4 + B_5 - A_3 - A_4 - A_5, B_2 + B_3 + B_4 + B_5 - A_2 - A_3 - A_4 - A_5) \\ x_4 &= A_1 + A_2 - B_1 - \max (B_5 - A_5, B_4 + B_5 - A_4 - A_5, B_3 + B_4 + B_5 - A_3 - A_4 - A_5, B_2 + B_3 + B_4 + B_5 - A_2 - A_3 - A_4 - A_5) \\ x_5 &= B_1 + B_2 - A_1 - A_2 + \max (B_5 - A_5, B_4 + B_5 - A_4 - A_5, B_3 + B_4 + B_5 - A_3 - A_4 - A_5, B_2 + B_3 + B_4 + B_5 - A_2 - A_3 - A_4 - A_5) \\ x_6 &= A_1 + A_2 + A_3 - B_1 - B_2 - \max (B_5 - A_5, B_4 + B_5 - A_4 - A_5, B_3 + B_4 + B_5 - A_3 - A_4 - A_5, B_2 + B_3 + B_4 + B_5 - A_2 - A_3 - A_4 - A_5) \\ x_7 &= A_4 + A_5 - B_4 - B_5 + \max (B_5 - A_5, B_4 + B_5 - A_4 - A_5, B_3 + B_4 + B_5 - A_3 - A_4 - A_5, B_2 + B_3 + B_4 + B_5 - A_2 - A_3 - A_4 - A_5) \\ x_8 &= B_4 + B_5 - A_5 - \max (B_5 - A_5, B_4 + B_5 - A_4 - A_5, B_3 + B_4 + B_5 - A_3 - A_4 - A_5, B_2 + B_3 + B_4 + B_5 - A_2 - A_3 - A_4 - A_5) \\ x_9 &= A_5 - B_5 + \max (B_5 - A_5, B_4 + B_5 - A_4 - A_5, B_3 + B_4 + B_5 - A_3 - A_4 - A_5, B_2 + B_3 + B_4 + B_5 - A_2 - A_3 - A_4 - A_5) \\ x_{10} &= B_5 - \max (B_5 - A_5, B_4 + B_5 - A_4 - A_5, B_3 + B_4 + B_5 - A_3 - A_4 - A_5, B_2 + B_3 + B_4 + B_5 - A_2 - A_3 - A_4 - A_5) \end{aligned}$$

$$2^\circ. \text{ Gdy } \sum_{i=1}^5 (b_i - a_i) = 0, \text{ to } J = B = \text{const. dla } x_1 = x_1 \min = 0$$

dej wartości na x_1 spełniającej wzory (15).

W przypadku tym wartości pozostałych niewiadomych dają nam wzory (5), (6), (7), (8), (9), (10), (11), (12) i (13), w których zmiennej x_1 możemy nadać dowolną wartość spełniającą zależność (15).

$$3^\circ. \text{ Gdy } \sum_{i=1}^5 (b_i - a_i) < 0, \text{ to } J = J_{\min} \text{ dla } x_1 = x_1 \max = \min (B_5, B_4 + B_5 - A_5, B_3 + B_4 + B_5 - A_4 - A_5, A_1 + A_2 - B_1, A_1)$$

$$= x_1 \max = \min (B_5, B_4 + B_5 - A_5, B_3 + B_4 + B_5 - A_4 - A_5, A_1 + A_2 - B_1, A_1)$$

pozostałe niewiadome wyznaczamy ze wzorów (5), (6), (7), (8), (9), (10), (11), (12), (13):

$$\begin{aligned} x_2 &= A_1 - \min (B_5, B_4 + B_5 - A_5, B_3 + B_4 + B_5 - A_4 - A_5, A_1 + A_2 - B_1, A_1) \\ x_3 &= B_1 - A_1 + \min (B_5, B_4 + B_5 - A_5, B_3 + B_4 + B_5 - A_4 - A_5, A_1 + A_2 - B_1, A_1) \\ x_4 &= A_1 + A_2 - B_1 - \min (B_5, B_4 + B_5 - A_5, B_3 + B_4 + B_5 - A_4 - A_5, A_1 + A_2 - B_1, A_1) \\ x_5 &= B_1 + B_2 - A_1 - A_2 + \min (B_5, B_4 + B_5 - A_5, B_3 + B_4 + B_5 - A_4 - A_5, A_1 + A_2 - B_1, A_1) \\ x_6 &= A_1 + A_2 + A_3 - B_1 - B_2 - \min (B_5, B_4 + B_5 - A_5, B_3 + B_4 + B_5 - A_4 - A_5, A_1 + A_2 - B_1, A_1) \\ x_7 &= A_4 + A_5 - B_4 - B_5 + \min (B_5, B_4 + B_5 - A_5, B_3 + B_4 + B_5 - A_4 - A_5, A_1 + A_2 - B_1, A_1) \\ x_8 &= B_4 + B_5 - A_5 - \min (B_5, B_4 + B_5 - A_5, B_3 + B_4 + B_5 - A_4 - A_5, A_1 + A_2 - B_1, A_1) \\ x_9 &= A_5 - B_5 + \min (B_5, B_4 + B_5 - A_5, B_3 + B_4 + B_5 - A_4 - A_5, A_1 + A_2 - B_1, A_1) \\ x_{10} &= B_5 - \min (B_5, B_4 + B_5 - A_5, B_3 + B_4 + B_5 - A_4 - A_5, A_1 + A_2 - B_1, A_1) \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} x_8 &= B_4 + B_5 - A_5 - \min (B_5, B_4 + B_5 - A_5, B_3 + B_4 + B_5 - A_4 - A_5, A_1 + A_2 - B_1, A_1) \\ x_9 &= A_5 - B_5 + \min (B_5, B_4 + B_5 - A_5, B_3 + B_4 + B_5 - A_4 - A_5, A_1 + A_2 - B_1, A_1) \\ x_{10} &= B_5 - \min (B_5, B_4 + B_5 - A_5, B_3 + B_4 + B_5 - A_4 - A_5, A_1 + A_2 - B_1, A_1) \end{aligned}$$

Wykazaliśmy w ten sposób:

1. Jeżeli suma różnic odległości jest dodatnia, to przebieg ładunków wyrażony w wagonokilometrach jest minimalny wtedy gdy nadanie pierwszej stacji nadania (x_1) do ostatniej stacji przeznaczenia jest minimalne, tj. równe największej z liczb niżej wymienionych:

- zapotrzebowanie ostatniej stacji przeznaczenia, pomniejszone o nadanie ostatniej stacji nadania;
- suma zapotrzebowania stacji przeznaczenia IV i V pomniejszona o sumę nadania IV i V stacji nadania;
- suma zapotrzebowania stacji przeznaczenia III, IV i V pomniejszona o sumę nadania III, IV i V stacji nadania;
- suma zapotrzebowania stacji przeznaczenia II, III, IV i V pomniejszona o sumę nadania II, III, IV i V stacji nadania.

2. Jeżeli suma różnic odległości jest równa zero, to przebieg ładunków wyrażony w wagonokilometrach jest zawsze niezmienny, tzn. każde powiązanie punktów nadania z odpowiednimi punktami przeznaczenia daje w wyniku stałą tę samą wielkość przebiegu ładunków wyrażonego w wagonokilometrach. Innymi słowy wszystkie możliwe warianty powiązań punktów nadania z odpowiednimi punktami przeznaczenia są w tym wypadku równie dobre.

3. Jeżeli suma różnic odległości jest ujemna, to przebieg ładunków wyrażony w wagonokilometrach jest minimalny wtedy, gdy nadanie pierwszej stacji nadania do ostatniej stacji przeznaczenia jest maksymalne, tj. równe najmniejszej z poniższych liczb:

- zapotrzebowanie V stacji przeznaczenia;
- suma zapotrzebowania IV i V stacji przeznaczenia pomniejszona o nadanie V stacji nadania;
- suma zapotrzebowania III, IV i V stacji przeznaczenia, pomniejszona o sumę nadania IV i V stacji nadania;
- suma nadania I i II stacji nadania pomniejszona o zapotrzebowanie I stacji przeznaczenia;
- nadanie I stacji nadania.

Uwaga. Można ponadto wykazać, że:

1. Jeżeli powiązanie stacji nadania ze stacjami przeznaczenia jest takie, że przebieg ładunków wyrażony w wagonokilometrach jest minimalny, to sumując różnice odległości stacji nadania od stacji przeznaczenia w kierunku, w którym każda ze stacji nadania ma nadanie, otrzymujemy wynik dodatni.

2. Jeżeli zaś powiązanie stacji nadania ze stacjami przeznaczenia jest takie, że przebieg ładunków wyrażony w wagonokilometrach jest maksymalny, to sumując różnice odległości stacji nadania od stacji przeznaczenia w kierunku, w którym każda ze stacji nadania ma nadanie, otrzymujemy wynik ujemny.

Na zakończenie, korzystając z wyżej przeprowadzonych rozważań teoretycznych, postaramy się znaleźć najekonomiczniejsze powiązanie punktów nadania z punktami przeznaczenia, dla przykładu znajdującego się w artykule St. Mroczka. W przykładzie tym ostateczna wersja powiązań punktów nadania z punktami przeznaczenia przewiduje, że punktami granicznymi są stacje:

w kierunku z Poznania do Wrocławia—Leszno	o zapotrzeb. B ₁ = 15 wagonów
w kierunku z Wrocławia do Stalinogrodu—Nysa	B ₂ = 25 „
w kierunku ze Stalinogrodu do Rzeszowa—Kraków	B ₃ = 30 „
w kierunku z Rzeszowa do Warszawy—Rozwadow	B ₄ = 20 „
w kierunku z Warszawy do Poznania—Olsztyn	B ₅ = 40 „
Razem	130 wagonów

przy czym stacje nadania ładują odpowiednio

Poznań	—	$A_1 = 20$	wagonów
Wrocław	—	$A_2 = 30$	"
Stalinogród	—	$A_3 = 30$	"
Rzeszów	—	$A_4 = 20$	"
Warszawa	—	$A_5 = 30$	"

Razem 130 wagonów

Zestawmy teraz stacje nadania i stacje przeznaczenia w następujący sposób:

Stacje przeznaczenia	Stacje nadania		Różnica odległości
Leszno	Poznań	Wrocław	+ 25
Nysa	Wrocław	Stalinogród	+ 25
Kraków	Stalinogród	Rzeszów	+ 79
Rozwadów	Rzeszów	Warszawa	+ 112
Olsztyn	Warszawa	Poznań	+ 79
Suma różnic odległości			+ 320

Ponieważ suma różnic odległości jest większa od zera, więc zgodnie z rozważaniami teoretycznymi przebieg ładunków będzie minimalny, gdy:

$$x_1 = x_1 \min = \max (B_5 - A_5, B_4 + B_5 - A_4 - A_5, B_3 + B_4 + B_5 - A_3 - A_4 - A_5, B_2 + B_3 + B_4 + B_5 - A_2 - A_3 - A_4 - A_5) = \max (40 - 30, 20 + 40 - 20 - 30, 30 + 20 + 40 - 30 - 20 - 30, 25 + 30 + 20 + 40 - 30 - 30 - 20 - 30) = \max (10, 10, 10, 5) = 10$$

JULIAN BURIK (Warszawa)

Odległości przewozu w ciężarowym transporcie między osiedlami

Ogłoszone w Monitorze Polskim Nr 51 z 1951 r. zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 26 maja 1955 r. w sprawie odległości dozwolonego przewozu w ciężarowym transporcie między osiedlami (zwane dalej w skróceniu zarządzeniem z dnia 26.V 1955 r.), nasunęło użytkownikom ciężarowego taboru samochodowego pewne trudności interpretacyjne i wywołało ze strony tych użytkowników szereg pytań.

Trudności te, a w ich konsekwencji zapytania, wyłożyły się — naszym zdaniem — głównie na tle bardzo zwężonego ujęcia tekstu zarządzenia z dnia 26.V 1955 r., a także dlatego, iż zarządzenie nie powtórzyło i ze względów legislacyjnych nie mogło powtórzyć, tych obowiązujących przepisów, które jak np. przepis § 8 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 czerwca 1952 r. w sprawie używania ciężarowych pojazdów samochodowych w transporcie między osiedlami i wykorzystania ich próżnych przebiegów, ogłoszonego w Dz. U. Nr 29, poz. 197 (zwanego dalej w skróceniu rozporządzeniem z dnia 4.VI.1952 r.) wyłączył w ogóle spod zakresu działania rozporządzenia niektóre rodzaje transportu, mianowicie transport podręcznych narzędzi i materiałów roboczych, transport ładunków w jednoosobowych przyczepach osobowych pojazdów samochodowych, specjalizowany transport ciężarowy, tj. transport ładunku wykonywanego specjalnie przysposobionymi do ich przewozu pojazdami samochodowymi i transport ładunku wykonywany przez państwowe przedsiębiorstwa transportu publicznego.

Tym samym do tego rodzaju transportu nie mają zastosowania ustalone ostatnio odległości dozwolonego przewozu w ciężarowym transporcie między osiedlami

Obliczamy pozostałe niewiadome:

$$\begin{aligned} x_2 &= A_1 - x_1 = A_1 - x_{1\min} = 20 - 10 = 10 \\ x_3 &= B_1 - x_2 = 15 - 10 = 5 \\ x_4 &= A_2 - x_3 = 30 - 5 = 25 \\ x_5 &= B_2 - x_4 = 25 - 25 = 0 \\ x_6 &= A_3 - x_5 = 30 - 0 = 30 \\ x_7 &= B_3 - x_6 = 30 - 30 = 0 \\ x_8 &= A_4 - x_7 = 20 - 0 = 20 \\ x_9 &= B_4 - x_8 = 20 - 20 = 0 \\ x_{10} &= A_5 - x_9 = 30 - 0 = 30 \end{aligned}$$

Zgodnie z oznaczeniami przyjętymi w rozważaniach ogólnych:

x_1 (= 10 wag.) — jest to załad. Poznania do Olsztyna
 x_2 (= 10 wag.) „ „ „ Poznania do Leszna
 x_3 (= 5 wag.) „ „ „ Wrocławia do Leszna
 x_4 (= 25 wag.) „ „ „ Wrocławia do Nysy
 x_5 (= zero wag.) „ „ „ Stalinogrodu do Nysy
 x_6 (= 30 wag.) „ „ „ Stalinogrodu do Krakowa
 x_7 (= zero wag.) „ „ „ Rzeszowa do Krakowa
 x_8 (= 20 wag.) „ „ „ Rzeszowa do Rozwadowa
 x_9 (= zero wag.) „ „ „ Warszawy do Rozwad.
 x_{10} (= 30 wag.) „ „ „ Warszawy do Olsztyna

Otrzymaliśmy w ten sposób wyniki identyczne z wynikami przykładu zawartego w artykule St. Mrocza. Co do pozostałych stacji przeznaczenia, to należy tu dodać, że wielkość ich przyjęcia od odpowiednich stacji nadania jest ściśle określona i uzależniona od wielkości przyjęcia poszczególnych stacji granicznych od odpowiednich stacji nadania.

Współzależność ta jest tego rodzaju, że każdemu wariantowi wielkości przyjęcia stacji granicznych od odpowiednich stacji nadania, odpowiada jeden jedyny wariant wielkości przyjęcia pozostałych stacji przyjęcia od odpowiednich stacji nadania.

gdyż te rodzaje transportu nie podlegają przepisom rozporządzenia z dnia 4.VI 1952 r.

Zarządzenie z dnia 26.V 1955 r. zostało wydane na ściśle określonej podstawie prawnej, mianowicie w oparciu o § 1 ust. 2 rozporządzenia z dnia 4.VI 1952 r. i uregulowało pod kątem interesu gospodarki narodowej odległości dozwolonego przewozu w ciężarowym transporcie między osiedlami w ramach określonych ustępem 1 § 1 tegoż rozporządzenia, to znaczy określiło dozwolone odległości w odniesieniu do tych przewozów, których wykonywanie podlega przepisom wzmiankowanego rozporządzenia z dnia 4.VI 1952 r..

Fakt ukazania się zarządzenia z dnia 26.V 1955 r. ma ten skutek, iż zgodnie z § 9 rozporządzenia z dnia 4.VI 1952 r. stracił 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), który — jak wiadomo — zakazywał niezarobkowego transportu towarów samochodami ciężarowymi i ciągnikami (przyczepami ciężarowymi) na odległości ponad 50 km od granic miejscowości, w których właściciel lub inna osoba dysponująca samochodem ma swe miejsce zamieszkania lub siedzibę. W związku z tym utraciło też jednocześnie moc obowiązującą zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 29 marca 1951 r. w sprawie stosowania ulg w ograniczeniach niezarobkowego transportu towarów samochodami i ciągnikami (Mon. Pol. Nr A-29, poz. 378) — jako wydane w oparciu o nieobowiązujący już obecnie przepis § 9 powołanego wyżej rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 stycznia 1951 r.

W tym stanie rzeczy przewidziane w zarządzeniu z dnia 29 marca 1951 r. oświadczenia o konieczności wykonania transportu ponad obowiązujące odległości przewozu nie mogą być oczywiście wystawiane (z braku do tego podstaw prawnych), jak również nie mogą być honorowane przez wydziały komunikacji drogowej prezydów rad narodowych.

W miejsce przepisów § 9 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 stycznia 1951 r. i przepisów zarządzenia z dnia 29 marca 1951 r. weszły więc — jak wynika z tego co już nadmieniono — przepisy zarządzenia z dnia 26.V 1955 r. i one obecnie miarodajnie określają odległości, w ramach których dozwolony jest przewóz w ciężarowym transporcie samochodowym między osiedlami.

Takie ustawienie sprawy nie eliminuje — na co zwróciliśmy już uwagę — możliwości wykonywania przewozów poza odległości przewidziane w zarządzeniu z dnia 26.V 1955 r. w przypadkach, których wykonywanie danego rodzaju przewozów wyłączone jest spod zakresu przepisów rozporządzenia z dnia 4.VI 1952 r. jak również nie wyklucza możliwości udzielania w uzasadnionych przypadkach, na podstawie przepisu § 2 rozporządzenia z dnia 4.VI 1952 r., zezwoleń na przekraczanie odległości przewozów, ustalonych zarządzeniem z dnia 26.V 1955 r.

Niektóre z zagadnień, unormowanych zarządzeniem z dnia 26.V 1955 r. zostały już częściowo naświetlone w notatce, ogłoszonej w Nr 8/55 „Transportu“ w dziale informacyjnym. W notatce tej, jako mającej charakter informacyjny, naświetlono — z natury rzeczy — jedynie najistotniejsze przepisy zarządzenia, a ponadto w sposób najogólniejszy przypomniano o przepisach, pozostających w łączności z tematyką zarządzenia. Nie przewidywano bowiem trudności, jakie mogły nasunąć się użytkownikom ciężarowego taboru samochodowego przy praktycznym stosowaniu przepisów zarządzenia z dnia 26.V 1955 r.

Obecnie wydaje się nieodzowne (wobec możliwości istnienia nadal ewentualnych niejasności, bądź nawet wręcz niewłaściwego tłumaczenia przepisów zarządzenia) — naświetlenie nieco szerszej sprawy odległości dozwolonego przewozu w drodze omówienia przepisów zarządzenia — w powiązaniu z innymi obowiązującymi przepisami.

Zgodnie z § 2 zarządzenia z dnia 26.V 1955 r. ciężarowe pojazdy samochodowe z wyjątkiem ciągników typu rolniczego i ciężarowych samochodów — wywrotek nie przeznaczone do transportu publicznego, mogą być używane do przewozu w zasadzie tylko w granicach powiatu, na którego obszarze pojazd ma miejsce stałego postoju lub miejsce garażowania. Przez powiat należy rozumieć również obszar m. st. Warszawy, obszar m. Łodzi z powiatem łódzkim oraz obszar miasta stanowiącego powiat wraz (we wszystkich tych przypadkach) z przyległym powiatem (§ 2 ust. 3 zarządzenia).

W przypadku delegowania pojazdu do pracy na inny obszar, niż obszar, na którym pojazd ma miejsce swego stałego postoju, przez miejsce garażowania należy rozumieć również przejściowego postoju.

W przypadku, gdy ciężarowy pojazd samochodowy ma miejsce stałego postoju lub miejsce garażowania na obszarze powiatu przylegającego do granic administracyjnych m. st. Warszawy, m. Łodzi, lub miasta stanowiącego powiat (§ 2 ust. 4 zarządzenia) pojazd ten może być używany do przewozów na teren i z terenu tych miast.

Ograniczenie to, jak i wyjątki od niego, nie dotyczą przewozów wykonywanych przez spółdzielcze i prywatne przedsiębiorstwa transportowe, które zgodnie z § 1 ust. 1 zarządzenia mogą wykonywać przewozy w granicach obszaru określonego uzyskaniem zezwoleniem na prowadzenie publicznego transportu. Od zasadniczego przepisu § 2 zarządzenia stosuje się wyjątek przewidziany w jego § 3, w myśl którego w razie konieczności przewozu ładunku: do punktu skupu i zyspu produktów rolnych, do punktu zaopatrzenia i zbytu; dla naładunku wagonu kolejowego lub statku; do prowadzonej budowy; — przewóz może być wykonany poza granice powiatu do i z tych miejsc:

1) ciągnikiem typu rolniczego lub samochodem ciężarowym wywrotek pod warunkiem, że te miejsca znaj-

dują się nie dalej niż 10 km od granic administracyjnych osiedla, w którym ciągnik ma miejsce stałego postoju lub garażowania (§ 3 ust. 1 zarządzenia),

2) innymi niż wymienione w pkt. 1 pojazdami transportu niezarobkowego pod warunkiem, że te miejsca znajdują się nie dalej niż 30 km od granic administracyjnych osiedla, w którym pojazd ma miejsce stałego postoju lub garażowania (§ 3 ust. 1 zarządzenia),

3) innymi niż wymienionymi w pkt. 1 pojazdami branżowych przedsiębiorstw transportowych, ponadto w granicach obszaru powiatu sąsiadującego z powiatem, na którego obszarze znajduje się miejsce ich stałego postoju lub garażowania (§ 3 zarządzenia).

Do przewozów wykonywanych przez branżowe przedsiębiorstwa transportowe ciężarowymi pojazdami samochodowymi (ust. 5 pkt. 3) stosuje się ponadto przepisy § 2 ust. 3 i 4 zarządzenia. Oznacza to:

1) że jeżeli w promieniu dozwolonej odległości przewozu albo wewnątrz obszaru sąsiadującego powiatu znajduje się miasto, stanowiące powiat, przewóz może być wykonany również na teren lub z terenu tego miasta,

2) że branżowe przedsiębiorstwo transportowe może wykonać taki przewóz (z wyjątkiem wykonywanego ciągnikiem typu rolniczego lub samochodem-wywrotek) aż na obszar sąsiadujący z powiatem, bezpośrednio stykającym się z powiatem, w którym znajduje się miejsce stałego postoju lub miejsce garażowania pojazdów tego przedsiębiorstwa, jeżeli obszarem takim jest m. st. Warszawa, m. Łódź lub miasto stanowiące powiat.

Od ograniczeń odległości, określonych w § 2 i 3 ustęp 1 i 2 zwolnione są przewozy ładunków: w związku z budową i utrzymaniem dróg i mostów; dokonywane samochodami państwowych gospodarstw rolnych oraz rolniczych spółdzielni produkcyjnych z najbliższej bazy zaopatrzeniowej; drewna z lasu dokonywane samochodami państwowymi gospodarstw leśnych. We wszystkich przypadkach przewozów, o których mowa wyżej, prezydium wojewódzkiej rady narodowej właściwej ze względu na miejsce załadunku pojazdu może zakazać ich dokonywania, o ile uzna, że nie jest to gospodarczo uzasadnione.

Od ograniczeń odległości określonych w zarządzeniu zwolnione są przewozy: 1) towarów łatwo psujących się: owoce świeże, jagody świeże, warzywa świeże, grzyby świeże, ryby żywe, śnięte, mrożone, mięso i przetwory mięsne (z wyjątkiem konserw), tłuszcze zwierzęce, wnętrzności zwierzęce (świeżo poubojowe), drobi bity, dziczyzna świeża i mrożona, mleko, śmietana, twarogi, masło, jaja świeże, drożdże, piwo i wino (w czasie od dnia 1 kwietnia do dnia 31 października) — zgodnie z załącznikiem zarządzenia Ministra Transportu i Lotnictwa z dnia 19 listopada 1952 r. w sprawie wykorzystania próżnych przebiegów ciężarowych pojazdów samochodowych w transporcie między osiedlami (Monitor Polski Nr A—103, poz. 1611); 2) żywca zwierzęcego lub drobiu żywego w ramach przeprowadzanych akcji skupu, materiałów wybuchowych, żrących i łatwopalnych, padliny lub odpadków zwierzęcych, ładunków wymagających specjalnego przystosowania pojazdu samochodowego, ładunków na zlecenie organów wojskowych lub służby bezpieczeństwa publicznego konwojowanych przez osoby wyznaczone przez te organy; 3) w ramach obowiązku świadczenia usług transportowych, wykonywane na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 5.IX. 1951 r. w sprawie świadczenia usług transportowych (Dz. U. z 1951 r. Nr 49, poz. 359 i z 1953 r. Nr 43, poz. 214), o ile przewozy te wykonywane są zgodnie z dyspozycjami, wydanymi przez wydziały komunikacji drogowej prezydów właściwych rad narodowych; 4) podręcznych narzędzi i materiałów roboczych, ładunków w jednoosobowych przyczepach osobowych pojazdów samochodowych, ładunku wykonywanego specjalnie przystosowanymi do jego przewozu pojazdami samochodowymi (specjalizowany transport samochodowy), ładunków wykonywanych przez państwowe przedsiębiorstwa transportu publicznego (patrz § 8 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4.VI.1952 r.); 5) wykonywane pojazdami specjalnymi, a mianowicie: cysternami do przewozu cieczy i gazów, basenami do przewozu ryb, stanowiącymi nadwozie pojazdu, platformami, chłodniami, kło-

nicowymi do przewozu dłużyc, samochodami-wystawami lub sklepami, pojazdami przystosowanymi do przewozu padliny, żywca zwierzęcego lub drobiu żywego, ładunków wyjątkowo objętościowych oraz wyjątkowo ciężkich a niepodzielnych i ponadwymiarowych (patrz zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 5 sierpnia 1954 r. Monitor Polski Nr A—77, poz. 915 i Nr 90, poz. 1004). Niezależnie od ulg i zezwoleń spod ograniczenia odległości przewozu, wynikających bezpośrednio z zarządzenia z dnia 26 maja 1955 r. z rozporządzenia Rady Ministrów z 4.VI.1952 r. i innych zarządzeń, wydawanych na podstawie tego rozporządzenia, ciężarowe pojazdy samochodowe będą mogły być używane w wyjątkowych, należyście uzasadnionych przypadkach ponad ustalone odległości przewozu na podstawie zezwoleń na okresowe używanie ciężarowych pojazdów samochodowych ponad odległości dozwolonego przewozu, bądź też na jednorazowe przekroczenie tej odległości.

Zezwoleń, o których mowa wyżej, wydziały komunikacji drogowej prezydentów wojewódzkich rad narodowych udzielać mogą tylko po stwierdzeniu rzeczywistej potrzeby wykonywania przewozów ponad ustalone odległości przewozu własnym taborem samochodowym poszczególnych jednostek gospodarki społecznej (patrz § 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4.VI. 1952 r.). Odległości (obszar), w granicach których mogą być używane ciężarowe pojazdy samochodowe powinny być określone w karcie drogowej pojazdów w rubryce „uwagi”.

W tym celu użytkownicy pojazdów powinni stosować specjalną pieczęć, wymieniając powiat, na którego obszarze pojazd ma miejsce stałego postoju lub miejsce garażowania, a w przypadkach, gdy pojazd zgodnie z wyjaśnieniami w ustępach poprzedzających może dojeżdżać do miejscowości położonych poza granicami powiatu — również nazwy tych miejscowości.

T. KOWALEWSKI (Warszawa)

Koordynacja planów handlu zagranicznego i transportu morskiego

Transport morski w gospodarce socjalistycznej, podobnie jak pozostałe gałęzie transportu, włączony w ramy Narodowych Planów Gospodarczych — służy realizacji podstawowego prawa ekonomicznego socjalizmu, jakim jest zapewnienie maksymalnego zaspokojenia rosnących materialnych potrzeb społeczeństwa. Realizacja tego prawa dokonuje się w transporcie morskim poprzez obsługę wymiany towarowej Polski i krajów zaprzyjaźnionych obozu socjalizmu. Planowanie przeładunków w portach i przewozów w żegludze morskiej jest więc określeniem zadań transportu morskiego, wynikających z potrzeb zagranicznego obrotu towarowego.

Zadania przeładunkowe i przewozowe określają z kolei wszystkie środki planowane, niezbędne dla ich realizacji, a więc inwestycje portowe i żeglugowe, zatrudnienie, zaopatrzenie materiałowe, postęp techniczny i organizacyjny, środki finansowe. Tak więc plan transportu morskiego jest planem wynikowym w stosunku do planu obrotu towarowego z zagranicą drogą morską i powstaje na podstawie zapotrzebowania tego obrotu na usługi transportowe.

W portach morskich plan obrotu towarowego handlu zagranicznego i tranzytu określa bezpośrednio i w całości zadania przeładunkowe. Na podstawie tego planu następuje podział masy towarowej na poszczególne porty polskie przy uwzględnieniu przesłanek, którymi są:

- 1) ciążenie ładunku na kierunki dowozowe wewnątrz kraju (koszty dowozu, obciążenie lądowych środków transportowych),
- 2) wykorzystanie potencjału przeładunkowego portu,
- 3) podejście właściwego statku,

W celu wszechstronnego naświetlenia omówionej przez nas sprawy, wydaje się nieodzowne zwrócić uwagę na to, że zarządzenie z dnia 26 maja 1955 r. nie stosuje się do niezarobkowego transportu osób ciężarowymi pojazdami samochodowymi (w tym to przewozu drużyn roboczych łącznie z narzędziami podręcznymi i materiałami roboczymi), a to zgodnie z przepisem § 8 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8.I.1951 r. Dz. U. Nr 4, poz. 29) i przepisem § 8 ust. 1 rozporządzenia z dnia 4.VI.1952 r.

W końcu wypadła przypomnieć, iż z uwagi na postanowienia § 3 rozporządzenia z dnia 4.VI.1952 r. wyjazd każdego ciężarowego pojazdu samochodowego, o ile nie jest co najmniej w połowie załadowany, bez względu na to, czy ma odległość ustaloną zarządzeniem Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 26 maja 1955 r., czy też ponad tę odległość na podstawie uzyskanego w tym celu zezwolenia okresowego bądź jednorazowego, powinien być zgłaszany w placówce specydyjnej, która ostatecznie zadecyduje w jaki sposób i jakim taborem zamierzony przewóz ładunku będzie wykonywany.

Obowiązek zgłaszania w placówce spedycyjnej wyjazdu ciężarowego pojazdu samochodowego nie dotyczy:

- 1) pojazdów samochodowych wymienionych w zarządzeniu z dnia 5.VIII.1954 r. (Monitor Polski Nr A—77, poz. 914 i Nr 90, poz. 1004),
- 2) transportu towarów łatwopsujących się wymienionych w liście stanowiącej załącznik do zarządzenia z dnia 19.XI.1952 r. (Monitor Polski Nr A—103, poz. 1611),
- 3) transportu podręcznych narzędzi i materiałów roboczych, transportu ładunku w jednoosiowych przyczepach, osobowych pojazdów samochodowych, specjalizowanego transportu ciężarowego, tj. transportu ładunku wykonywanego specjalnie przysposobionymi do jego przewozu pojazdami samochodowymi (patrz § 8 ust. 1 rozporządzenia z dnia 4 czerwca 1952 r.).

- 4) specjalne wymogi ładunku odnośnie manipulacji przeładunkowych.

W żegludze morskiej natomiast ustawienie planu przewozów poprzedza dokonanie wyboru ładunków przeznaczonych do przewozu banderą polską. Podział ładunków na flotę polską i obcą wyznacza zadania przewozowe Polskiej Marynarki Handlowej, przy czym podział ten winien opierać się o następujące kryteria:

- 1) gestia transportowa,
- 2) właściwe wykorzystanie polskiego tonażu,
- 3) rentowność przewozu,
- 4) zabezpieczenie przewozu ładunków o specjalnym znaczeniu gospodarczym,
- 5) interwencja frachtowa,
- 6) przesłanki polityczne.

Kryteria podziału masy towarowej na poszczególne porty oraz na flotę polską i obcą omówione będą bliżej w innej części artykułu. To co powiedziano wyżej, pozwala na stwierdzenie, że od właściwej koordynacji planów handlu zagranicznego i transportu morskiego zależy nie tylko realność ustalonych planem zadań w portach i żegludze, ale również i prawidłowy, a więc zapewniający odpowiednią jakość usług przy najniższym koszcie, wybór środków transportowych.

Celem niniejszego artykułu jest omówienie zasad i trybu koordynacji planów handlu zagranicznego i transportu morskiego oraz wskazanie braków i niedociągnięć na tym odcinku, jakie występują w praktyce naszego planowania.

Ogniwem wiążącym zagraniczny obrót towarowy z transportem morskim jest plan spedycji międzynarodowej, który ustala dla planowanej w eksporcie i imporcie masy towarowej środki i koszty transportu w podziale na drogę morską i lądową. Plan obrotu towarowego drogą morską opracowany przez Centralny Zarząd Transportu i Spedycji Międzynarodowej w uzgodnieniu z Ministerstwem Żeglugi stanowi podstawę planowania dla przedsiębiorstw maklerskich, portowych i żeglugowych.

Zasady i terminy opracowania planów rocznych regulują odpowiednie instrukcje PKPG, będącej koordynatorem planów gospodarczych wszystkich resortów.

Według tych instrukcji (na rok 1955) plan przeładunków portów i przewozów żeglugi morskiej opracowuje się w oparciu o zgłoszenie Ministerstwa Handlu Zagranicznego. Zgłoszeniem takim jest projekt planu transportów morskich i przeładunków Centralnego Zarządu Transportu i Spedycji Międzynarodowej. Projekt ten stanowi rozpracowanie planów obrotu towarowego z zagranicą central handlu zagranicznego w ujęciu przystosowanym do potrzeb planowania zabezpieczenia środków transportu morskiego. Obejmuje on całą masę towarową handlu zagranicznego kierowaną na drogę morską w układzie według podstawowych grup towarowych i kierunków geograficznych, z podziałem na eksport i import, gestię własną i obcą.

Taki zakres danych, uzupełniany wielkościami masy tranzytowej, jest w zasadzie wystarczający dla opracowania rocznych planów frachtowania, przeładunku i przewozu morskiego wytyczających ogólne zadania konkretyzowane i korygowane w operatywnych planach kwartalno-miesięcznych.

Pozwala on na zaplanowanie w portach morskich odpowiedniego stanu zatrudnienia i środków technicznych, zabezpieczających przeładunek masy towarowej o określonej pracochłonności i strukturze wyznaczającej podstawowe rodzaje manipulacji i relacje przeładunkowe. Umożliwia dokonanie wyboru ładunków przeznaczonych do przewozu flotą polską i prawidłowe zaplanowanie wykorzystania tonażu w oparciu o strukturę ładunków i relacje przewozowe. Ponadto daje podstawę do planowania płatności z tytułu obrotów usługowych (frachty morskie). Trzeba jednak stwierdzić, że w dotychczasowej praktyce roczne plany przedsiębiorstw portowych i żeglugowych opracowywane były w znacznym stopniu w oderwaniu od określonych z góry potrzeb po stronie towaru. Przyczyną tego jest niewłaściwe ustawienie terminów sporządzania planów handlu zagranicznego i transportu morskiego. Terminy te uniemożliwiają właściwą koordynację planów, a nawet zmuszają do budowania planów przeładunków i przewozów morskich opartych nie na przewidzianych instrukcjami zgłoszeniach masy towarowej, ale jedynie na podstawie danych statystycznych i własnej oceny potrzeb transportowych handlu zagranicznego i tranzytu. I tak ustalonym przez PKPG terminem przesłania przez MHZ do Ministerstwa Żeglugi omówionego wyżej zgłoszenia masy towarowej planowanej na rok 1955 był 20 sierpnia 1954 r., podczas, gdy Centralny Zarząd PMH miał termin opracowania planu na dzień 1 lipca, a Ministerstwo obowiązywało złożenie planu w PKPG do dnia 1 września 1954 r. Jest rzeczą oczywistą, że dziesięciodniowy okres czasu, pozostający do dyspozycji na przystosowanie planów portów i żeglugi do zgłoszeń handlu zagranicznego, uniemożliwiał w praktyce ich prawidłowe skoordynowanie. Przy opracowaniu planu na rok 1955 dysponowano wprawdzie założeniami PKPG co do obrotów zagranicznych i przeprowadzono konsultacje z MHZ, opracowując plany w obu resortach równocześnie. Nie mogło to jednak być wystarczające, ponieważ założenia stanowią materiał jedynie orientacyjny (nie precyzują np. gestii transportowej), a plan spedycji międzynarodowej wprowadzający podział masy towarowej na transport lądowy i morski oraz gestię własną i obcą powstaje dopiero po zamknięciu planów obrotu towarowego z zagranicą.

W konsekwencji występować muszą niekorzystne skutki budowania planów transportu morskiego bez należytego rozeznania struktury i kierunków masy towarowej w obrocie zagranicznym. W roku ubiegłym

zaniżenie planu portów morskich spowodowało brak przygotowania odpowiedniej ilości robotników przeładunkowych, co pociągnęło za sobą kosztowne przestoje statków. W żegludze morskiej brak należytej orientacji co do struktury i kierunku przewozów przy budowie planu dezorganizuje działalność eksploatacyjną, utrudniając lub nawet wręcz uniemożliwiając oparcie planu na dostosowanych do potrzeb handlu zagranicznego założeniach (ustawienie statków na liniach i zasięgach pływania, dobór tonażu do struktury ładunku w określonej relacji).

Trzeba dodać, że przy opracowaniu projektów planu pięcioletniego rozbieżność terminów idzie jeszcze dalej i uniemożliwia powiązanie planu obu resortów. Termin złożenia w PKPG projektów planu portów i żeglugi morskiej ustalono na 1 lipca br., podczas, gdy MHZ składa swój projekt planu w terminie do dnia 1 sierpnia br. Znaczy to, że opracowanie planów transportu, wyprzedzając opracowanie planów obrotu towarowego, opierać się musi na mniej lub więcej przypadkowych założeniach i domysłach.

Wydaje się, że w PKPG przywiązuje się zbyt małą wagę do koordynacji planów obu resortów. Świadczy o tym nie tylko podane wyżej ustawienie terminarzy. Instrukcje nie przewidują w ogóle składania w PKPG planów spedycji międzynarodowej, które zatwierdzane są na szczeblu MHZ i służą jedynie jako materiał roboczy dla opracowań Ministerstwa Żeglugi (materiał spóźniony) i planów płatności z tytułu usług w MHZ. W konsekwencji PKPG, będąca koordynatorem planów gospodarki narodowej, pozbawiona jest podstawowych danych niezbędnych do zabezpieczenia powiązania planu obrotu zagranicznego z planem transportu morskiego. W tym stanie rzeczy plany portów morskich i żeglugi rozpatrywane są w PKPG w całkowitym oderwaniu od celów, którym mają służyć. Zwraca się całą uwagę na mechaniczną progresję wskaźników w tych planach, co zmusza często przedsiębiorstwa żeglugowe do ubiegania się o opłacalne przewozy ciężkich ładunków masowych dla ilościowego wykonania planu, przy pozostawieniu wartościowych ładunków przestrzennych (płacących wyższe stawki frachtowe) armatorom obcym, z oczywistą szkodą dla gospodarki narodowej.

Instrukcja PKPG w sprawie opracowania projektu Narodowego Planu Gospodarczego na rok 1956 nie wspomina w ogóle o planie spedycji międzynarodowej. Odnośnie podstaw budowy planów transportu morskiego znaleźć w niej można jedynie ogólnikowe stwierdzenie, że: „plan przewozu ładunków opracowuje się na podstawie własnej analizy potrzeb transportowych kraju oraz w oparciu o zgłoszenia przewozowe ministerstw — nadawców ładunków”. Instrukcja na r. 1956 nie zobowiązuje Ministerstwa Handlu Zagranicznego do opracowania i przekazania Ministerstwu Żeglugi projektu planu obrotu towarowego drogą morską. Ponieważ omawiana nowa instrukcja anuluje wszystkie dotychczasowe instrukcje wydane w latach poprzednich, przeto pozbawia ona Ministerstwo Żeglugi podstaw do opracowania planów portów i żeglugi morskiej na rok 1956. Wyjaśnić tu należy, że plan obrotów towarowych central handlu zagranicznego nie daje podstaw do planowania przeładunków i przewozów. Plan ten nie obejmuje bowiem elementów dotyczących transportu, jak podział na transport lądowy i morski, gestię własną i obcą. Elementy te wprowadza dopiero plan spedycji międzynarodowej, stwarzając podstawy do planowania przeładunku i przewozu, jak również płatności zagranicznych z tytułu usług transportowych.

Z omówienia wynikają następujące wnioski odnośnie zabezpieczenia właściwej koordynacji rocznych planów handlu zagranicznego i transportu morskiego:

1) Instrukcje PKPG winny obejmować projekt planu spedycji międzynarodowej, stanowiący podstawę planowania transportu morskiego i płatności zagranicznych.

Instrukcje te winny zobowiązywać MHZ do przekazania Ministerstwu Żeglugi odpowiednich formularzy tego projektu, zawierających dane dotyczące masy towarowej zgłaszanej do przewozu drogą morską w grupach towarowych według kierunków geograficz-

nych, z podziałem na eksport i import oraz gestię własną i obcą.

2) Terminy opracowania planów należy tak ustawić, aby umożliwiały oparcie planów portów i żegluga na danych odnośnie obrotu towarowego drogą morską.

3) Plan spedycji międzynarodowej (obrotu towarowego drogą morską) winien docierać do PKPG i stanowić materiał do analizy planów transportu morskiego. Analiza ta winna być przeprowadzona pod kątem widzenia optymalnego przystosowania planów transportu do potrzeb handlu zagranicznego.

Konkretyzację zadań nakreślonych w planie rocznym stanowią operatywne plany kwartalne i miesięczne opracowywane przez resort Handlu Zagranicznego i Żegluga. Tryb współpracy na tym odcinku określają wspólne zarządzenia zainteresowanych Ministrów. Będące obecnie na ukończeniu prace nad zmianami metod planowania operatywnego mają przynieść poprawę koordynacji i uprościć dotychczasowy system opracowania planów.

Plany kwartalne i miesięczne są narzędziem operatywnej działalności przedsiębiorstw. Dlatego też powiązanie planów masy towarowej i transportu wymaga tutaj bardziej szczegółowego sprecyzowania ilości i charakterystyki ładunków, niż przy planach rocznych. Koordynacja planów obu resortów następuje w drodze bezpośredniej współpracy tak przy ustalaniu zadań planowych, jak i przy ich realizacji.

Kwartalne plany operatywne transportu morskiego przedsiębiorstw portowych, żeglugowych i maklerskich oraz plan obrotów płatniczych z tytułu frachtów opracowywane są na podstawie zgłoszeń Ministerstwa Handlu Zagranicznego. Zgłoszenia obejmują grupy towarowe, kierunki geograficzne i gestię transportową w eksporcie i imporcie. Ładunki drobnicowe zgłaszane są w następującym układzie:

- 1) ilość i rodzaj ładunku,
- 2) kierunek geograficzny,
- 3) warunki transportowe tranzycji (gestia transportowa),
- 4) sposób transportu wewnątrz kraju (kolej, żegluga śródlądowa),
- 5) przewidywany miesiąc załadunku towaru w porcie polskim,
- 6) nazwę pożądaných polskich względnie obcych portów załadunku i wyładunku.

Jednocześnie MHZ dostarcza projekt planu masy ładunkowej tranzytowej w ujęciu według podstawowych grup towarowych.

Tak zestawione plany obrotu towarowego drogą morską stanowią podstawę:

1) Podziału ładunków na poszczególne porty polskie ustalane co kwartał na wspólnej konferencji przedstawicieli resortów handlu zagranicznego i żegluga. Podział ładunków uzupełniony masą towarową w obrocie wewnątrzkrajowym określa zadanie planu kwartalnego Zarządu Portu.

2) Podziału ładunków na flotę polską i obcą zabezpieczającego z jednej strony pokrycie tonażowe masy towarowej w eksporcie i imporcie, z drugiej zapewniającego właściwe wykorzystanie zdolności przewozowej floty polskiej. Z podziału wynikają zadania planowe przedsiębiorstw maklerskich i żeglugowych.

3) Opracowanie planu obrotów płatniczych z tytułu frachtów za przewozy obcymi statkami towarów polskiego handlu zagranicznego, pozostających we własnej gestii transportowej oraz z tytułu dzierżawy statków obcych (time charter). Plan opracowany jest w walucie, w jakiej przewiduje się płatność.

Miesięczne plany operatywne przedsiębiorstw transportu morskiego budowane są na podstawie preliminarzy załadunku masy towarowej w portach polskich i obcych. Preliminarze zawierają dokładną charakterystykę ładunków, umożliwiającą opracowanie szczegółowych planów operatywnych przedsiębiorstw żeglugowych, portowych i maklerskich.

Podziału ładunków na flotę polską i obcą dokonuje makler frachtujący („Polfracht”) przy współudziale przedsiębiorstw żeglugowych i portowych, zabezpieczając w pierwszej kolejności przewóz ładunków polskich w gestii własnej, następnie ładunków tranzytowych

i pozostałych. Przy wyborze tonażu stosowana jest zasada pierwszeństwa floty własnej.

Projekt podziału masy towarowej na poszczególne porty polskie opracowuje spedитор (C. Hartwig) w uzgodnieniu z maklerem frachtującym.

Projekty podziału ładunków podlegają rozpatrzeniu i zatwierdzeniu przez Komisję Koordynacyjną przy udziale przedstawicieli obu resortów.

Pokrycie poszczególnych ładunków drobnicowych tonażem statkowym ustala się na comiesięcznych konferencjach planistycznych w Centralnym Zarządzie Transportu i Spedycji Międzynarodowej, w których uczestniczy resort Żegluga (Polfracht).

Za wynikające z przyczyn subiektywnych odchylenia od planów miesięcznych zatwierdzonych przez Komisję Koordynacyjną przewidziana jest odpowiedzialność w ramach umów o współpracę między zainteresowanymi przedsiębiorstwami resortu handlu zagranicznego i żegluga.

Takie ustawienie zasad współpracy przy ustalaniu operatywnych zadań kwartalnych i miesięcznych ma na celu zapewnienie właściwych usług transportowych tak pod względem jakości, jak i kosztów dla zagranicznego obrotu towarowego, przy równoczesnym zabezpieczeniu możliwie maksymalnego wykorzystania potencjału przeładunkowego portów morskich i zdolności przewozowej floty własnej. Praktyka wykazuje jednak, że zarówno na odcinku planowania, jak i samej realizacji zaplanowanych zadań osiągnięcie zadowalającego stanu koordynacji napotyka ciągle jeszcze na poważne trudności.

Przeprowadzenie podziału masy towarowej na porty i flotę nasuwać może i nasuwa istotnie zastrzeżenia kontrahentów w przypadkach, gdy zachodzi sprzeczność interesów towaru i transportu. Należy w takich przypadkach dążyć do stosowania możliwie wszechstronnych kryteriów podziału uwzględniających ogólnogospodarcze racje. Sprawa jest o tyle trudna, że żadne z kryteriów nie może być z góry uznawane za podstawowe, a przeprowadzenie dokładnej kalkulacji efektów w wypadkach alternatywnych jest często bardzo trudne, a nawet niemożliwe, w szczególności, gdy wchodzi w rachubę przesłanki pozaekonomiczne. W każdym jednak wypadku musi obowiązywać obiektywna ocena, jakie kryterium uznać należy za decydujące.

Przy podziale masy towarowej na polskie porty załadunku, dla ładunków drobnicowych decydującym kryterium jest podejście statku to znaczy, że ładunek kierowany jest do portu bazowego linii.

Dla ładunków masowych należy brać pod uwagę wszystkie kryteria podziału, a więc zarówno najwłaściwszą drogę dowozową wewnątrz kraju wyznaczającą polski port załadunku, jak i możliwość podstawienia statku w danym porcie, a także i równomierne wykorzystanie potencjału przeładunkowego portów.

Uwzględnienie najwłaściwszej drogi dowozu wewnątrz kraju wyznaczającej port przeładunku posiada poważne znaczenie nie tylko ze względu na koszty dowozu, ale także i na właściwe wykorzystanie środków transportu krajowego. Podstawienie statku w danym porcie pod załadunek, względnie skierowanie go do danego portu z ładunkiem, należy rozpatrywać w związku z możliwością zapewnienia ładunku w obu kierunkach na „in” i „out”. Chodzi o to, aby nie powodować zbędnych przebiegów balastowych, zwiększających koszty eksploatacji polskiego tonażu, a w wypadku frachtowania statku obcego, wpływających na wysokość stawki frachtowej.

Nierównomierne wykorzystanie potencjału przeładunkowego powoduje kosztowne przestoje urządzeń w jednym porcie przy równoczesnym ich przeciążeniu w innym porcie, w którym w konsekwencji występują trudności w przeładunku i przestoje statków. Powstające stąd straty dla gospodarki narodowej są podwójne: z tytułu przestojów urządzeń przeładunkowych i przestojów statków.

Ogólną zasadą stosowaną przy dokonywaniu wyboru ładunków do przewozu flotą polską jest zabezpieczenie w pierwszej kolejności przewozu ładunków w gestii własnej. Zasada ta ma szczególne znaczenie w okresach, gdy występują trudności z frachtowaniem tonażu

obcego. Ponieważ potencjał floty polskiej nie pokrywa jeszcze całości potrzeb przewozowych polskiej masy towarowej w gestii własnej, dokonuje się wyboru ładunków stosownie do zasady pierwszeństwa floty polskiej. Zasada zabezpieczenia przewozu ładunków w gestii własnej nie oznacza, oczywiście, że flota polska ma przewozić wyłącznie ładunki w tej gestii. Należy mieć na uwadze względy właściwego wykorzystania tonażu oraz rentowności przewozów. Dążenie do właściwego wykorzystania własnego tonażu dyktuje taki dobór ładunków, który pozwoli sprowadzić do minimum przebiegi balastowe oraz niepełne wykorzystanie nosności ładunkowej statków. Ograniczenie wyboru masy ładunkowej jedynie do gestii własnej może nie zabezpieczać takiego postulatu i dlatego, w wypadku dysponowania możliwościami pokrycia odpowiednich ładunków w gestii własnej tonażem obcym, należy planować w to miejsce zafrachtowanie na statki polskie uzupełniających ładunków z gestii obcej.

Przesłanka rentowności przewozu winna być jedną z podstawowych przy wyborze ładunków w gestii własnej. Winna być stosowana również i szerzej w wypadku istnienia możliwości zafrachtowania na tonaż polski wartościowych ładunków w gestii obcej przy zabezpieczeniu mniej opłacalnych przewozów masy towarowej we własnej gestii transportowej tonażem obcym.

W pewnych wypadkach zachodzić mogą specjalne okoliczności stwarzające konieczność podstawienia tonażu polskiego pod określone ładunki. Można do nich zaliczyć terminowy przewóz ładunków o specjalnym znaczeniu gospodarczym, względy polityczne, jak również akcje interwencyjne, gdy podstawienie polskich statków ma na celu przeciwdziałanie narzucaniu przez armatorów obcych wygórowanych stawek frachtowych za polskie ładunki oferowane do przewozu.

Należy stwierdzić, że nie ma z góry ustalonej reguły, jakie kryterium decyduje o skierowaniu ładunku na określony port polski, czy flotę polską lub obcą. Niezbędne jest jak najbardziej wszechstronne i obiektywne rozważanie przesłanek przy podejmowaniu decyzji o podziale masy towarowej. Od prawidłowości decyzji w tym zakresie zależą często poważne oszczędności tak na kosztach transportu masy towarowej w naszym obrocie zagranicznym, jak i na kosztach własnych produkcji usług w portach i żegludze.

Ustalane w kwartalnych planach zadania spedycji, a tym samym i transportu morskiego, ulegają w wykonawstwie często bardzo poważnym zmianom. Działają tu przeważnie przyczyny natury obiektywnej występujące po stronie handlu zagranicznego. Zmiany tego rodzaju nie mają wpływu na ocenę wykonania planu centrali handlu zagranicznego i spedytora. W przypadku uzasadnionego zmniejszenia zadań zaplanowanych (brak towaru, brak licencji, anulowanie kontraktu) następuje pod koniec kwartału korekta planu dokonywana przez MHZ, a zmniejszony plan kwartalny staje się podstawą oceny wykonania zadań. W przedsiębiorstwach transportu morskiego natomiast obowiązuje ocena odnoszona do planu zatwierdzonego przed początkiem kwartału i o ile żegluga morska posiada możliwości zastępowania niedostarczonych ładunków innymi, o tyle w portach każdy wypadek niedostarczenia ładunku oznacza zmniejszenie stopnia wykonania pla-

nu. Port może ponadto ponosić konsekwencje niewykonania planu w przypadkach skierowania towaru zaplanowanego w eksporcie drogą morską do innego odbiorcy, drogą lądową, podczas gdy centrala h. z. i przedsiębiorstwo spedycyjne zadania planowe wykonało. Zachodzi tu konieczność stosowania jednolitej podstawy przy przeprowadzaniu oceny wykonania planu. Wydaje się niesłuszne korygowanie planu w końcu kwartału operatywnego praktykowane w Ministerstwie Handlu Zagranicznego. Przedsiębiorstwa tego resortu, wiedząc, że w końcu okresu planu nastąpi skreślenie z planu pozycji niezrealizowanych, mogą przejawiać tendencję do planowania mało realnych transakcji, czy zawyżania ilości towarów. Niedosć krytyczne podejście do wstawianych do planu pozycji towarowych powoduje nierealność planów przedsiębiorstw transportu morskiego, a w szczególności portów, które narażone są na wszelkie konsekwencje niewykonania planu przeładunku przy równoczesnym wiązaniu nadmiernych środków, a przede wszystkim potencjału roboczego.

Zjawisko niewykonania zadań planu z przyczyn natury obiektywnej zachodzić może w każdym przedsiębiorstwie. Jednakże korygowanie planu już po okresie realizacji podważa jego dyrektywny charakter. Ocena wykonania zaplanowanych zadań winna natomiast uwzględniać odchylenia wykonawstwa od planu powstałe z przyczyn od przedsiębiorstwa niezależnych. Ocenę taką należałoby przeprowadzać w koordynacji między resortami handlu zagranicznego i żeglugi. Pozwoliłoby to na podniesienie dyscypliny planowania i dało podstawę do stosowania kar umownych za zawinione przez przedsiębiorstwa odchylenia od planu. Odpowiedzialność tego rodzaju powinna być uregulowana w ramach umów o współpracę między przedsiębiorstwami obu resortów zawieranych na podstawie zatwierdzonych planów operatywnych. Zarówno zawarcie umów o współpracę, jak i stosowanie kar konwencjonalnych przewidziane jest obowiązującymi zarządzeniami. Jednakże do chwili obecnej zawarcie takich umów nie nastąpiło, chociaż wydaje się, że stanowiłoby one poważny czynnik usprawnienia koordynacji planów i współpracy handlu zagranicznego i transportu morskiego.

Z omówienia koordynacji na odcinku planowania operatywnego obrotu towarowego i transportu morskiego wynikają następujące wnioski:

1) Celem obniżenia kosztów transportu morskiego w obrocie zagranicznym należy przy podziale masy towarowej na porty i flotę uwzględniać szerzej różnorodne kryteria tego podziału.

2) W miejsce korekty planów kwartalnych handlu zagranicznego i spedycji, dokonywanej pod koniec kwartału, należałoby wprowadzić wspólne przeprowadzanie oceny wykonania planu przez oba resorty. Ocena powinna obejmować zakwalifikowanie odchyień od planów według przyczyn i stanowić podstawę do premiowania oraz do stosowania kar umownych.

3) Dla podniesienia dyscypliny planowania i usprawnienia koordynacji przedsiębiorstwa obu resortów winny zawrzeć umowy o współpracę, przewidujące odpowiedzialność za zawinione niewykonanie zadań planowych.

TRANSPORTOWCY!

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

TRANSPORTOWCY PISZĄ...

ST. DĄBROWSKI (Czechowice)

Cienie wykonania planów przewozowych na PKP

Znajomość zasad planowania przewozów kolejowych u wielu jeszcze nadawców wykazuje duże braki. Przyczyn tego szukać należy w stosunku kierownictwa zakładu do zagadnień transportu, które, kładąc nacisk na wykonanie produkcji, nie synchronizuje przewozu z produkcją i w wyniku tego kolej nie może wykonać planów przewozowych w zaplanowanej wysokości.

Takim typowym zakładem, który nie wykonuje planów przewozowych, jest Przedsiębiorstwo Eksploatacji Żużla Paleniskowego, Stalinogród, Plac Wolności Nr 8. Ośrodek Czechowice, podległe Ministerstwu Przemysłu Materiałów Budowlanych. Zakład ten przedkłada plany przewozowe przekraczające możliwości produkcyjne, w wyniku czego od szeregu miesięcy nie wykonuje planu naładunku. I tak w styczniu br. wykonanie planu wynosiło 80,4%, a w lutym br. 90,3% planu. Zaniżenie to spowodowało niewykonanie planu naładunku Ekspedycji Kolejowej Czechowice Miasto. Kierownictwu Ośrodka w Czechowicach i Zarządowi w Stalinogrodzie stale zwraca się uwagę na nierealność planu, lecz Ośrodek odnosi się do tego zagadnienia obojętnie.

Poniżej podaje się przykład niewłaściwego potraktowania sprawy: Analiza wykonania planu za pierwszą połowę lutego br. wskazywała na to, że Ośrodek nie wykona planu o około 40 wagonów. Dnia 17 lutego zawiadomiono o tym telefonicznie kierownika Ośrodka i wezwano, aby pisemnie zgłosił rezygnację z wagonów i postawił do dyspozycji niewykorzystane wagony. Od dnia tego Kierownik Ekspedycji Towarowej codziennie przypominał kierownikowi Ośrodka o konieczności zgłoszenia rezygnacji z niepotrzebnych wagonów. Nastąpiło to dopiero dnia 26 lutego br. o godz. 16-ej.

Fakt ten dowodzi niezbicie, że kierownictwo zakładu obojętnie i lekceważąco odnosi się do spraw przewozu.

W marcu br. sprawa wyglądała tak samo. Przedłożono plan wygórowany i już w pierwszej dekadzie marca br. wykonanie wyniosło 14%, zamiast przewidzianych 33,3%. Kierownik Ośrodka zawiadomiony o powyższym odniósł się do tego obojętnie i nie ma nadziei, aby sprawa planowania przewozów uległa poprawie.

Interwencje DOKP w Zarządzie w Stalinogrodzie pozostały również bez skutku.

J. BIELEJEC (Warszawa)

O ścisłą współpracę między aparatem zbytu a służbą transportu

Podstawowym zadaniem służby transportowej jest prawidłowe i realne zaplanowanie wielkości masy do przewozu poszczególnymi środkami transportu. Gwarantem dobrego zaplanowania jest między innymi współpraca z aparatem zbytu. Jak doniosłe znaczenie ma ścisła współpraca między aparatem zbytu a służbą transportową, postaramy się przedstawić na przykładzie współpracy między kluczowym przemysłem ceramiki budowlanej a dystrybutorom wyrobów produkowanych przez ten przemysł. Przykład ten może nie jest najbardziej typowy, jednakże o tyle charakterystyczny, że właśnie tutaj służba transportowa napotyka na duże trudności we właściwym ustawieniu planów przewozów, szczególnie przewozów kolejami normalnotorowymi sieci PKP.

Jak wiemy, wielkość masy towarowej do przewozu obliczamy na wzorze nr 1 zestawu wzorów planistycznych z zakresu transportu, podanego w instrukcji o operatywnym planowaniu przewozu ładunków stanowiącej załącznik do zarządzenia Nr 295 Przewodniczącego PKPG z dnia 12 października 1953 r. Wielkość masy towarowej od przewozu obliczamy, wychodząc z planu produkcji (w dziale A), poprzez zmniejszenia i zwiększenia przewozów. Do zwiększeń zaliczamy między innymi wywóz ponadnormatywnych remanentów oraz użytkowych odpadów produkcyjnych; do zmniejszeń zaliczamy między innymi uzupełnienia zapasów do wysokości obowiązującego normatywu, zużycie wewnątrzzakładowe oraz odbiór masy towarowej z terenu zakładu własnymi środkami transportu odbiorców tzw. odbiór „loco plac”. Wymienione powyżej wielkości nie mogą być ustalone przez samą służbę transportową. Decyduje o nich aparat zbytu, bądź to własny przedsiębiorstwa przemysłowego w odniesieniu do wielkości zapasów, odpadów poprodukcyjnych oraz zużycia wewnątrzzakładowego, bądź to generalny dystrybutor produkowanej masy towarowej — branżowe biuro sprzedaży — w odniesieniu do wielkości odbioru „loco

plac” oraz remanentów do upłynnienia. Zjawiska, o których może dokładnie poinformować własny aparat zbytu przedsiębiorstwa produkcyjnego, występują rzadko i w niedużych wielkościach, natomiast wielkości odbioru „loco plac” oraz remanentów są poważne. Wielkość odbioru masy towarowej własnymi środkami transportu odbiorców w kluczowym przemyśle ceramiki budowlanej jest wielkością decydującą bezpośrednio o wykonaniu planów przewozu, a szczególnie, co ma duże znaczenie, o wykonaniu planu przewozu ładunków kolejami normalnotorowymi sieci PKP. Wystarczy stwierdzić, iż w skali rocznej ca 35% całej produkcji jest odbierane „loco plac”, co przy tak masowej produkcji i przewozie, jakie mamy w ceramice budowlanej, stanowi bardzo poważną wielkość bezwzględna. Remanenty w przemyśle ceramiki budowlanej występują rzadko i w niewielkich ilościach za wyjątkiem pierwszego kwartału, kiedy to przeprowadzana jest akcja upłynnienia remanentów powstałych skutkiem trudności przewozowych w IV kwartale poprzedniego roku.

Tu raczej zajmijmy się zagadnieniem odbioru „loco plac”. O tym czy produkcja dostanie się do odbiorcy z własnego nadania producenta na ten lub inny środek transportu, czy odbiorca bezpośrednio sam odbierze masę towarową z terenu zakładu przemysłowego — decyduje dystrybutor — aparat zbytu. Decyzja aparatu zbytu zapada po sporządzeniu terenowego bilansu materiałowego. Istotą tego bilansu jest porównanie w przekrojach wojewódzkich produkcji ceramiki budowlanej danego regionu ze zbytem w ramach tego regionu. W wyniku bilansowania otrzymamy województwa, w których podaż z popytem równa się (takie wypadki zasadniczo nie mają miejsca), podaż przewyższa popyt — województwa nadwyżkowe, podaż jest niższa od popytu — województwa deficytowe. Produkcję określa się na podstawie zatwierdzonego kwartału planu produkcji, zbył — na podstawie zatwierdzonych roz-

działników resortów odbiorców ceramiki budowlanej skonkretyzowanych podrozdzielnikami bezpośrednich odbiorców — budów.

W wypadkach województw nadwyzkowych cała nadwyżka przejdzie do najbliższej położonego województwa deficytowego celem wyrównania deficytu danego asortymentu i gatunku ceramiki budowlanej.

Oczywiście zagadnienie bilansów terenowych nie jest tak proste, jak to mogło się wydawać z powyższego nasświetlenia. Celem skupienia uwagi na zasadniczym zagadnieniu potraktowano je tu marginesowo.

Po sporządzeniu bilansu danego województwa można, zależnie od jego wyniku, stwierdzić, czy zakłady produkcyjne tego regionu będą wysyłały produkcję na teren tylko swojego województwa, czy na teren innych województw i jakich. W przypadku drugim masa towarowa będzie musiała być nadana częściowo na „transport“ dalekiego zasięgu“ (transport kolejowy lub żegluga śródlądowa). W przypadku pierwszym masa towarowa będzie odbierana z zakładów przemysłowych własnymi środkami transportu odbiorców, a więc transportem drogowym (samochodowym lub konnym, koleją wąskotorową) lub będzie nadawana na transport „dalekiego zasięgu“, gdy odbiorca będzie znajdował się w odległości powyżej 30 km i nie będzie dysponował odpowiednimi własnymi środkami transportu.

Ponieważ bilanse terenowe ze względu na zmieniające się elementy (wielkość produkcji i zbytu na terenie danego regionu są okresiane rocznie i kwartalnie, jak również w trakcie wykonawstwa założeń kwartalnych zachodzą bardzo poważne zmiany) są bardzo „płynne“ — należy zróżnicować charakter współpracy między aparatem zbytu, a transportem zarówno przy opracowywaniu rocznych jak i operatywnych planów przewozu.

Opracowując plany roczne przewozów (to samo dotyczy perspektywicznych) powinno się ustalać zmniejszenia masy produkcyjnej o odbiór własnymi środkami transportu odbiorców na materiale statystycznym, ponieważ nikt nie jest w stanie określić dokładnie wszystkich odbiorców ceramiki budowlanej z uwzględnieniem wielkości i rodzajów ich zaopatrzenia.

Wyżej wspomniany materiał statystyczny znajduje się zarówno w każdej komórce aparatu zbytu, jak i transportu. Materiał ten porównany z materiałem dysponowanym przez aparat zbytu da nam wielkości najbardziej zbliżone do realizowanych w przyszłości. Praca aparatu zbytu ograniczy się tu do zebrania odpowiedniego materiału statystycznego i przekazania go służbie transportu.

Opracowując plany operatywne przewozów ładunków należy inaczej postępować przy opracowywaniu kwartalnym planów, inaczej przy miesięcznych.

Plany drugiego i trzeciego miesiąca kwartału powinny ostatecznie skorygować założenia kwartalne, gdyż założenia miesięczne mogą zasadniczo od nich odbiegać. Nasuwa się więc pytanie dlaczego istnieją te zmiany, jeżeli zarówno plany przewozów kwartalne jak i miesięczne są oparte między innymi na kwartalnych bilansach terenowych. Przyczyną tego jest nieskoordynowanie terminów sporządzania kwartalnych planów produkcji, przewozów i bilansów terenowych. Dotychczas istnieje następująca kolejność sporządzenia planów: 1) plan przewozów; 2) plan produkcji; 3) bilanse terenowe.

Nie będą uzasadniał tu, że właściwy układ miałibyśmy po przesunięciu terminu sporządzania planu przewozów na ostatnią pozycję, jest to oczywiste, natomiast zajmę się rozwiązaniem tego problemu przy obecnie istniejącej sytuacji.

Służba transportu, sporządzając kwartalny plan przewozów, powinna otrzymać na wszystkich szczeblach od równorzędnych szczebli aparatu zbytu orientacyjne, możliwie maksymalnie realne dane o odbiorze „loco plac“, dotyczące się założeń całokwartalnych (bez rozbięcia na miesięczne) według zakładów produkcyjnych, opierając się na projektach planów produkcji i na znajomości chłonności swojego terenu. Zmiany, jakie później nastąpią, będą miały wpływ na wykonywanie kwartalnego planu przewozu, lecz nie poderwą dyscypliny przewozowej poza pierwszym miesiącem kwartału.

Plan przewozów drugiego i trzeciego miesiąca kwartału będzie o tyle realniejszy, że oprzemy go o sporządzony już kwartalny bilans terenowy. Odchylenia jakie mogą nastąpić w trakcie wykonawstwa miesięcznych planów przewozu będą raczej nieistotne.

W ten sposób możemy zagwarantować wykonawstwo maksymalnie zbliżone do wielkości zaplanowanych w ciągu ośmiu miesięcy w roku. Zagadnienie to nie jest bynajmniej błahe, nabiera zaś szczególnej ostrości w okresie szczytowych przewozów na PKP. Zwalnianie wagonów w wyniku nieprzewidzianych zmian zleceń przynosi zakładom poważne koszty. Każda niezaladowana tona zwiększa koszty własne przedsiębiorstwa o 3 zł. Z drugiej strony powtarzające się zwalnianie wagonów dezorganizuje planową pracę PKP, pogłębia trudności przewozowe, łamie dyscyplinę. Wystąpienie o dodatkowe wagony nie zawsze może być zrealizowane, co pociągnąć może za sobą wstrzymanie budowy ważnego obiektu, niepotrzebne reklamacje odbiorców w stosunku do dyspozytora masy towarowej i przemysłu.

Ścisła współpraca między aparatem zbytu a służbą transportu da absolutne korzyści, pogłębi zasadę bilansów terenowych oraz urealni planowanie przewozów.

Z. PULAWSKA (Warszawa)

Z zagadnień transportu resortowego przemysłu mięsnego i mleczarskiego

Zasadniczą rolę w transporcie resortu przemysłu mięsnego i mleczarskiego odgrywa transport samochodowy. Znaczenie transportu samochodowego odzwierciedla struktura przewozów, która w zależności od środków transportu kształtuje się w sposób następujący:

	1954 r.
PKP wagony	5,8%
PKP drobnica	0,9%
PKP wąskotorowe	0,1%
Żegluga śródlądowa	—
Samochody obce	24,4%
Konie obce	13,2%
Samochody własne	45,9%
Konie własne	9,7%
	100,0%

Przewozy kolejowe stanowią nieznaczną część ogólnej masy towarowej. Transport samochodowy ma do

spełnienia trudne zadanie, wynikające nie tylko z rozmiarów masy towarowej, lecz także ze względu na rodzaj i właściwości przewożonych towarów. W transporcie samochodowym i konnym resortu przewożone są towary następujących przemysłów: przemysłu mięsnego — 11,4%, przemysłu mleczarskiego — 66,4%, przemysłu jajczarsko-drobiarskiego — 7,4%, przemysłu rybnego — 3,8% (od 1. I. przemysł rybny przejął resort żeglugi), przemysłu odpadków roślinnych i zwierzęcych — 2,8%, przemysłu tuczu przemysłowego — 8,2%, przemysłu chłodniczego — 0,01%.

Przewozy odbywają się zarówno w samym procesie produkcyjnym, jak i podczas skupu czy dystrybucji. Charakter przewozów jest różny w różnych przemysłach, np.: a) w przemyśle mięsnym przewozi się żywiec bekonowy od hodowcy do produkcji, mięso i przetwory oraz artykuły gospodarcze w procesie produkcyjnym; b) w przemyśle mleczarskim przewozi się surowiec (mleko) z punktów skupu (kilkadziesiąt tys. na

terenie kraju) do zakładów produkcyjnych, artykuły gospodarcze i półsurowce w procesie produkcyjnym oraz mleko i śmietanę do sieci detalicznej, szpitali, żłobków, przedszkoli, barów mlecznych itp.; c) w przemyśle jajczarsko-drobiarskim przewozi się jaja i drób z GS do rejonowych tuczarni-rzeźni, czy rejonowych zbiornic jajczarsko-drobiarskich i następnie w procesie produkcyjnym; d) tabor tuczu przemysłowego używany jest zasadniczo do przetrutów bydła, zwózki pasz, odpadów pokonsumpcyjnych; e) w przemyśle odpadków roślinnych i zwierzęcych przewozi się surowiec (padlinę).

Organizacja transportu we wszystkich tych przemysłach jest w zasadzie jednakowa. Tabor przydzielany jest poszczególnym zakładom produkcyjnym i przez nie jest eksploatowany. Tego rodzaju organizacja powoduje poważne rozdrobnienie taboru, ponieważ ilość zakładów produkcyjnych w poszczególnych przemysłach dochodzi nieraz do kilkuset. Współpraca poszczególnych zakładów w terenie w zakresie pomocy transportowej napotyka na trudności uzasadnione faktem, że masa towarowa poszczególnych przemysłów wymaga wyspecjalizowanych środków transportowych, np. samochodów chłodni, cystern, utylizacyjnych itp.

Ze względu na różnorodność ładunków pojazdy można podzielić na trzy grupy użytkownictwa:

- a) dla transportu mięsa, przetworów mięsnych, mleka, przetworów mleczarskich, drobiu, jaj,
- b) dla transportu żywca (bydło, świnie, drób),
- c) dla transportu odpadków pochodzenia zwierzęcego i roślinnego.

Wszystkie te fakty wpływają nie tylko na trudności w zakresie wewnątrz resortowej pomocy transportowej, lecz także w niektórych przemysłach nie pozwalają na szerszy udział przewoźników publicznych w wykonywanych przewozach. W stosunku do przewozów taboru własnym przewoźnikom wykonywane przez przewoźników publicznych kształtują się następująco:

przemysł mięsny	87,1	12,9
„ mleczarski	45,4	54,6
„ jaj. drobiarski	87,1	12,9
„ rybny	91,2	7,8
„ tuczu przemysłowego	84,1	15,9
„ odpadków roślin. i zwierz.	98,3	1,7
wszystkie przemysły	59,6	40,4

Poza konieczną specjalizacją środków transportowych, utrudniającą współpracę z przewoźnikiem publicznym, udział przewoźników publicznych w przewozach artykułów przemysłu mleczarskiego winien być bardziej ograniczony na korzyść przewozów taboru własnym. Wynika to ze względu na trudności dla przewoźnika publicznego w zaspokajaniu wymagań tego przemysłu w zakresie np. higieny pojazdów, terminowości ich podstawiania, zabezpieczaniu przed wpływami atmosferycznymi itp. Przykładem może być tu przewóz mleka, przy którym niewielkie opóźnienie w przewozie może spowodować zakwaszenie surowca.

Przytoczona tu krótka charakterystyka przewozów w resorcie przemysłu mięsnego i mleczarskiego mogłaby nasunąć wniosek stwierdzający, że najlepszą formą organizacyjną transportu jest utrzymanie taboru przyzakładowego przy stopniowym ograniczeniu udziału publicznych środków przewozowych. Wniosek ten nie jest jednak słuszny. Specyfika przewożonych towarów, wymagania stawiane wobec transportu i specjalizacja pojazdów dla przewozu różnego rodzaju towarów nie stanowią przeszkody dla stworzenia ekonomiczniejszych i dogodniejszych dla użytkownika form organizacyjnych transportu. Ekonomiczniejszą formą transportu są niewątpliwie branżowe przedsiębiorstwa transportowe. Organizowanie takich przedsiębiorstw zapewnia przede wszystkim ekonomiczną eksploatację pojazdów, umożliwia zorganizowanie właściwego zaplecza technicznego. Czynniki te wpływają decydująco na obniżkę kosztów transportu. Dzięki organizowaniu branżowych przedsiębiorstw transportowych uzyskuje się lepszą koordynację przewozów, zmniejszenie przestojów pod na i wyładunkiem, lepsze wykorzystanie ładowności pojazdów, zwiększenie okresów przebiegów międzyprawczych itp. Zorganizowane do chwili obecnej cztery przedsiębiorstwa branżowe potwierdzają słusność tej koncepcji organizacyjnej. Jednak proces tworzenia

się przedsiębiorstw branżowych napotyka na poważne trudności związane z brakiem etatów lokali biurowych, warsztatowych itp.

Formy organizacyjne transportu resortowego wpływają w sposób decydujący na system analizy kosztów. Analiza kosztów wskazuje na istnienie poważnych rezerw. Rezerwy te istnieją we wszystkich rodzajach transportu, którymi posługują się przedsiębiorstwa przemysłowe resortu. Przy badaniu kosztów transportu w branżowych przedsiębiorstwach transportowych rezerwy możliwe są do ujawnienia na podstawie analizy materiałów księgowości. Materiały te umożliwiają prowadzenie w sposób planowy obniżki kosztów własnych, a więc w sposób dający gwarancję powodzenia. Dane z księgowości porównywane są z kosztami planowanymi, zatwierdzonymi przez jednostkę nadrzędną.

Inaczej jest w transporcie przyzakładowym resortowych przedsiębiorstw przemysłowych, gdzie układ księgowości tych przedsiębiorstw nie pozwala w pełni na przeprowadzenie właściwej analizy.

Koszty transportu obcego, który, jak wynika z poprzednich rozważań, w niektórych przemysłach stanowi 50% przewozów, nie są odrębnie rejestrowane, a więc nie mogą być poddawane analizie nawet ze strony zakładu produkcyjnego. Jak duże rezerwy tkwią w kosztach przewozu wystarczy podać, że przy przewozie na tę samą odległość w skupie koszt na jednostkę towaru kształtuje się w poszczególnych zakładach niejednokrotnie w tym samym województwie jak 1:8, a czasem nawet 1:12. W niektórych przemysłach, korzystających wyłącznie z samochodowych środków przewozowych, koszt transportu w stosunku do kosztów ogólnofabrycznych wynosi 50% (bez zakupu surowca). Do czasu wprowadzenia nowego planu kont konieczne jest dla tych przemysłów, gdzie koszty transportu stanowią poważną sumę, założenie dodatkowej ewidencji dla uchwycenia kosztów transportu obcego oraz sprawozdawczości kwartalnej z kosztów dla umożliwienia jednostce zwierzchniej dokonania analizy. Wzór sprawozdawczości zatwierdzonej przez GUS jest bardzo prosty, a mianowicie:

SPRAWOZDANIE

z kosztów transportu za kwartał 195. . r.

L. p.	Rodzaj transportu	Koszt zł
	Transport własny-samoch. ciężarowe	
	Transport własny konny	
	Transport obcy mechaniczny	
	Transport obcy konny	
	Transport kolejowy	
	R a z e m	

Dla wypełnienia tego wzoru konieczne jest uzupełnienie dotychczas obowiązujących w księgowości rejestrów rubrykami:

- a) transport obcy konny,
- b) transport obcy mechaniczny,
- c) transport kolejowy.

W oparciu o wymienione rozbieżności analityczne kosztów transportu zakłady będą mogły prowadzić ujednoliconą analizę, która dostosowana będzie od strony ujęcia księgowego do badania zadań, wynikających z planów techniczno-eksploatacyjnych. Wobec ujednoliconej analizy, jednostki zwierzchnie będą mogły prowadzić zbiorczą analizę o charakterze porównawczym, a w konsekwencji i interwencyjnym i to nie tylko analizę kosztów utrzymania pojazdów samochodowych, czy konnych ale także analizę kształtowania się kosztów na 1 kg produkcji, zbytu, czy skupu w zakładach o zbliżonej specyfice. Dotychczasowa analiza kosztów transportu wykazuje, że opieranie analizy kosztów w transporcie przyzakładowym przedsiębiorstwa przemysłowego na kosztach 1 tkm, nie jest wystarczająca. Wykonanie dużej ilości t/km przy określonej skali kosztów świadczy często o złej pracy służb handlowych, produkcyjnych czy transportowych. Ponadto dokumentacja przewożona jest często jeszcze błędnie prowadzona.

DZIAŁ INFORMACYJNY*)

PRZEWOZY ZIEMIOPŁODÓW TRANSPORTEM LOKALNYM W R. 1955

Jak w latach ubiegłych, tak i w roku 1955 akcję przewozu ziemiopłodów ze zbiorów 1955 r. poprzedziło wydanie aktu prawnego, regulującego sprawy dotyczące tej akcji. Dnia 27 lipca 1955 r. Prezydium Rządu podjęło uchwałę nr 568/55 w sprawie akcji przewozów ziemiopłodów ze zbiorów 1955 r. środkami transportu drogowego, kolei wąskotorowych oraz żeglugi śródlądowej. Uchwała ta określa w sposób ramowy zasady organizacji w przeprowadzeniu akcji.

Organizacja ubiegłorocznej akcji przewozów ziemiopłodów określona w uchwale nr 450/54 Prezydium Rządu z dnia 7 lipca w sprawie akcji przewozu zbóż i innych ziemiopłodów ze zbiorów 1954 roku środkami transportu drogowego, kolei wąskotorowych i żeglugi śródlądowej zdala egzamin, toteż uchwała nr 568/55 Prezydium Rządu niewiele różni się od uchwały nr 450/54. Jak w roku 1954, tak też w roku 1955 odpowiedzialnymi za zorganizowanie i przeprowadzenie akcji, czyni uchwała przewodniczących wojewódzkich i powiatowych rad narodowych. Całość organizacji akcji przewozów ziemiopłodów spoczywa w rękach zespołów wojewódzkich i powiatowych. Na marginesie należy zaznaczyć, że zespoły te w roku 1954 obok wielu niedociągnięć miały również wiele osiągnięć.

Uchwała nr 568/55 zobowiązuje również przewodniczących rad narodowych do nadzorowania przebiegu akcji i pracy zespołów, do czego uchwała z roku 1954 nie zobowiązywała.

W skład zespołów wchodzi przedstawiciele stron zainteresowanych przewozami ziemiopłodów. Wciągnięcie do tych zespołów ludzi, posiadających wielką praktykę w tym zakresie, stanowi rękojmię dobrego zorganizowania i przeprowadzenia akcji. Szczegółowy zakres działania i tryb postępowania zespołów określa Instrukcja nr 2. Przewodniczącego PKPG z dnia 24 lipca 1954 r. w sprawie organizacji i trybu działania zespołów powołanych do kierowania akcją przewozu zbóż i innych ziemiopłodów, która ma moc obowiązującą i w roku 1955 z wyjątkiem postanowień o sprawozdawczości. Uchwała dokładnie precyzuje kto ma być przewodniczącym Zespołu. Zespołem wojewódzkim kierować ma zastępca przewodniczącego WKPG lub kierownik Działu Transportu i Łączności WILPG, a przewodniczącym zespołu powiatowego — osoba powołana przez przewodniczącego Prez. Pow. RN po porozumieniu z przewodniczącym zespołu wojewódzkiego. Przewodniczący zespołów zobowiązani są do składania operatywnych meldunków przewodniczącym rad narodowych z przebiegu akcji. Przewodniczący rad narodowych mają być informowani szczególnie o trudnościach i zahamowaniach. Uchwała ustala zasady, że świadczenie usług transportowych jednostkom organizacyjnym podległym Ministerstwu zobowiązany do planowania jak i Ministerstwu Państwowych Gospodarstw Rolnych oraz Rolnictwa powinno nastąpić po uprzednim złożeniu planów przewozowych w terminach i trybie ustalonym w zarządzeniu nr 295 Przewodniczącego PKPG z dnia 12 października 1953 r. w sprawie operatywnego planowania przewozu ładunków zmienionego zarządzeniem nr 88 z dnia 4 czerwca 1955 r. Omawiana uchwała przewiduje, że w przypadku stwierdzenia niemożności zaspokojenia potrzeb przewozowych przez tabor własny oraz tabor przewoźników publicznych, Prezydium wojewódzkiej rady narodowej — po wysłuchaniu opinii zespołu, może powołać do świadczenia usług transportowych inne jednostki gospodarcze. Zatrudnienie nieuspołeczniczonych przewoźników samochodowych i konnych oraz pomocniczych spółdzielni przewozowych może nastąpić po uzyskaniu zgody wydziału komunikacji drogowej Prez. WRN po uprzednim zaopiniowaniu przez zespół celowości zatrudnienia w/w.

Uchwała zobowiązuje tak ministrów resortów gospodarczych jak i ministrów transportowych do podjęcia niezbędnych kroków, zapewniających sprawny przebieg przewozów.

Informacje zamieszczone w tym dziale nie mają charakteru urzędowego.

Ministrowie resortów gospodarczych uczestniczących w przewozach ziemiopłodów zobowiązani są do: terminowego dostarczenia zleceń (dyspozycji) wysyłkowych, racjonalnego dysponowania asortymentami ziemiopłodów itd., zaś Ministrowie nadzorujący środki transportowe do zapewnienia odpowiedniej ilości środków transportowych w celu pełnego pokrycia potrzeb przewozowych.

Minister Pracy i Opieki Społecznej wraz z przewodniczącymi prezydiów wojewódzkich rad narodowych zobowiązani zostali do zapewnienia potrzebnej ilości robotników sezonowych do pracy przy za i wyladunku ziemiopłodów.

Uchwała przewiduje, że w przypadku niemożności wykonania planu przewozów zainteresowani Ministrowie — w uzgodnieniu z Centralną Radą Związków Zawodowych — mogą zatrudnić pracowników zatrudnionych w transporcie również w niedziele i święta oraz w godzinach nadliczbowych. W przypadku, gdy ustalony w planie limit godzin nadliczbowych zostanie przekroczony, a zaplanowana praca z tych czy innych przyczyn nie wykonana, zainteresowani ministrowie mogą uzyskać powiększenie planu w tym zakresie po uprzednim zwróceniu się do Przewodniczącego PKPG w tej sprawie.

Ponadto uchwała zobowiązuje Ministra Łączności do zabezpieczenia sprawnego uzyskiwania połączeń telefonicznych w okresie przewozów ziemiopłodów.

S. G.

WYDAWANIE PRZEPISÓW O GOSPODARCE CZĘŚCIAMI ZAMIENNYMI, OGUMIENIEM I MATERIAŁAMI PĘDNYMI

Przewodniczący PKPG zarządzeniem z dnia 16 czerwca 1955 r., ogłoszonym w Monitorze Polskim nr 58, poz. 713, przekazał Ministrowi Transportu Drogowego i Lotniczego uprawnienia do wydawania przepisów o gospodarowaniu częściami zamiennymi i ogumieniem do pojazdów samochodowych oraz o normowaniu zużycia materiałów pędnych w eksploatacji i obsłudze tych pojazdów, z zastrzeżeniem wydawania omawianych przepisów w porozumieniu z Przewodniczącym PKPG.

Przekazanie wspomnianych uprawnień nastąpiło na podstawie przepisu art. 3 ust. 2 dekretu z dnia 29 października 1952 r. o gospodarowaniu artykułami obrotu towarowego i zaopatrzenia (Dz. U. nr 44 poz. 301).

Oparcie przepisów — które w nadmienionym wyżej zakresie wyda w przyszłości Minister Transportu Drogowego i Lotniczego — o dekret z dnia 29 października 1952 r. ma to znaczenie, iż do osób, nie stosujących się do tych przepisów będą mogły być zastosowane sankcje, przewidziane dekretem.

W końcu należy zauważyć, iż w związku z ukazaniem się zarządzenia Przewodniczącego PKPG z dnia 16 czerwca 1955 r. utraciło moc obowiązującą zarządzenie Przewodniczącego PKPG z dnia 15 marca 1955 r. w sprawie przekazania uprawnień do wydawania przepisów o normowaniu zużycia ogumienia samochodowego (Mon. Pol. nr 27, poz. 264), (omówione przez nas w numerze czerwcowym 1 b. mies. „Transport“).

J. B.

REGULAMIN PŁAC PRACOWNIKÓW SAMOCHODOWYCH

Zarządzeniem Przewodniczącego PKPG z dnia 23 czerwca 1955 r. (Monitor Polski nr 60, poz. 727) zostały wprowadzone zmiany w Regulaminie płac pracowników samochodowych, stanowiącym załącznik do zarządzenia Przewodniczącego PKPG z dnia 7 maja 1952 r. w sprawie regulaminu płac kierowców pojazdów mechanicznych, ich pomocników, warsztatowców i innych pracowników samochodowych, zatrudnionych w jednostkach gospodarki uspołecznionej (Monitor Polski nr A-46, poz. 642). Zmiany idą w kierunku bliższego sprecyzowania grupy pracowników warsztatowych posiadających uprawnienia rzemieślnicze oraz zwiększenia wymaganego okresu praktyki warsztatowej. Tak więc nowa treść ust. 1 pkt. 3 Rozdziału III Regulaminu brzmi: „3) robotników warsztatowych wykonujących czynności monterów, mechaników, blacharzy, ślusarzy, tapicerów, lakierników i innych rzemieślników, posiadających co najmniej ośmioletnią praktykę warsztatową”.

towa". W ustępie 2 litera b) otrzymuje brzmienie: „b) robotników warsztatowych wykonujących czynności monterów, mechaników, blacharzy, slusarzy, tapicerów, lakierników i innych rzemieślników, posiadających co najmniej pięcioletnią praktykę", a litera c) w tymże ustępie dotycząca rzemieślników samochodowych zostaje w konsekwencji powyższych zmian skreślona.

Z. L.

ROZSZERZENIE ŚWIADCZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH

W Monitorze Polskim nr 59 ogłoszone zostało zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 7 czerwca 1955 r. w sprawie rozszerzenia obowiązku świadczenia usług transportowych na akcję osiedleńczą w 1955 r.

Następnie w tym zakresie zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 10 czerwca 1955 r., ogłoszone w Monitorze Polskim nr 59, poz. 722 nałożyło obowiązek świadczenia usług transportowych samochodami osobowymi na cele przeprowadzenia dorocznego spisu rolnego w 1955 r.

Obowiązek ten obejmuje obszar całego państwa.

Zarządzenie weszło w życie z dniem 30 czerwca 1955 r. z mocą obowiązującą od dnia 10 czerwca 1955 r.

Zarządzenia powyższe zostały wydane w oparciu o przepis § 1 ust. 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 5 września 1951 r. w sprawie świadczenia usług transportowych (Dz. U. nr 49, poz. 359 i z 1953 r. nr 43, poz. 214), które upoważnia Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego do rozszerzania w drodze zarządzeń obowiązku świadczenia usług transportowych na niektóre cele ogólnogospodarcze.

J. B.

RZECZOZNAWCY PRZY PRZYMUSOWYM WYKUPIE MASZYN

Przewodniczący PKPG zarządzeniem z dnia 4 lipca 1955 r., ogłoszonym w Monitorze Polskim nr 63, poz. 743, rozszerzył na Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego uprawnienie wskazania kandydatów na rzeczoznawców w postępowaniu o przymusowy wykup maszyn. Zarządzenie Przewodniczącego PKPG z dnia 4 maja 1951 r. w sprawie powoływania, obowiązków i wynagrodzeń rzeczoznawców w postępowaniu o przymusowy wykup maszyn (Monitor Polski nr 46, poz. 603) uprawnienie powyższe ograniczało jedynie do Ministrów: Przemysłu Ciężkiego, Przemysłu Chemicznego, Przemysłu Lekkiego oraz Przemysłu Rolnego i Spożywczego. W związku z tą zmianą zwiększone zostało maksimum wpisanych na listę rzeczoznawców do 30 zamiast dotychczasowych 24.

Z. L.

SPRAWOZDAWCZOŚĆ DOTYCZĄCA POZWOLEN NA PROWADZENIE POJAZDÓW MECHANICZNYCH

Sprawę sprawozdawczości statystycznej z ilości wydanych i cofniętych pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych unormowało ogłoszone w Monitorze Polskim Nr 63 zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 27 czerwca 1955 r., wprowadzające w życie instrukcję w tej sprawie dla wydziałów komunikacji drogowej prezydiów rad narodowych.

Zgodnie z instrukcją sprawozdawczość podstawowa należy do wydziałów komunikacji drogowej prezydiów powiatowych (miejskich) rad narodowych i prezydiów Rad Narodowych m. st. Warszawy i m. Łodzi. Wydziały te na podstawie kartotek wydanych i cofniętych pozwoleń sporządzają raz na półrocz sprawozdania z wydanych i cofniętych pozwoleń na formularzu, stanowiącym załącznik instrukcji (zatwierdzonym przez Główny Urząd Statystyczny), a następnie sprawozdania przesyłają w terminach ustalonych w instrukcji do następujących adresatów:

1) Wydziały komunikacji drogowej prezydiów powiatowych (miejskich) rad narodowych — do prezydiów właściwych wojewódzkich rad narodowych, które na tej podstawie sporządzają sprawozdania zbiorcze i przesyłają je do Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego.

2) Wydziały komunikacji drogowej prezydium Rad Narodowych m. st. Warszawy i m. Łodzi bezpośrednio do Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego.

J. B.

ANKIETY DOTYCZĄCE JAKOŚCI NAPRAW SAMOCHODÓW I SILNIKÓW

Departament Techniki Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego wystosował pismo do wszystkich ministerstw i urzędów centralnych, prosząc o zwrócenie jeszcze raz uwagi podległym sobie jednostkom na celowość nadsyłania do zakładów naprawy samochodów ankiet, dotyczących jakości napraw samochodów i silników. W wymienionym piśmie Departament Techniki stwierdza, iż Centralny Zarząd Sprzętu Samochodowego Min. Transportu Drogowego i Lotniczego, mając na uwadze poprawę jakości produkcji, wykonywanej przez podległe mu zakłady, zobowiązał zakłady naprawy samochodów do dostarczania od dnia 8.10.1952 r. użytkownikom wraz z przekazywanym po naprawie samochodem lub silnikiem ankiety jakości napraw. Ankieta jakości napraw miała na celu dostarczenie zakładom informacji o działaniu pojazdu podczas eksploatacji oraz krytycznych uwag, które umożliwiłyby zastosowanie zmian w technologii napraw, w wyniku czego użytkownicy otrzymywaliby po naprawie samochody lepszej jakości.

Zamierzony cel nie został jednak osiągnięty, ponieważ użytkownicy samochodów nie zwracają wypełnionych ankiet do zakładów naprawy samochodów. Dla przykładu Min. Transportu Drogowego i Lotniczego podaje, że Poznańskie Zakłady Naprawy Samochodów wydały użytkownikom w 1954 r. około 4.000 ankiet, otrzymując zwrot tylko 12 ankiet. Departament Techniki MTDiL, popierając zainicjowaną przez Centralny Zarząd Sprzętu Samochodowego akcję informowania wykonawcy o jakości, prosi o spowodowanie zwracania przez jednostki podległe resortowi wypełnionych ankiet jakości napraw do odpowiednich zakładów naprawy samochodów.

W przypadku odmiennego stanowiska adresatów co do słuszności zainicjowanej przez Centralny Zarząd Sprzętu Samochodowego akcji, Departament Techniki Min. Transportu Drogowego i Lotniczego prosi zainteresowanych o kierowanie wszelkich uwag pod jego adresem.

K. K.

OZNACZANIE POJAZDÓW MECHANICZNYCH STRAŻY POŻARNYCH

W Monitorze Polskim nr 63 z 1955 r. ukazało się zarządzenie Ministrów: Transportu Drogowego i Lotniczego oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 28 czerwca 1955 r. w sprawie ustalenia koloru, oświetlenia i sygnałów pojazdów mechanicznych straży pożarnych.

Zgodnie z przepisami zarządzenia, bojowe pojazdy mechaniczne straży pożarnych, jak również ich samochody osobowe typu otwartego (torpedo), powinny być koloru czerwonego (czerwień sygnałowa) z wyjątkiem błotników i kół, które powinny być czarne.

Bojowe pojazdy mechaniczne straży pożarnych będą wyposażane w dodatkowe znaki rozpoznawcze, mianowicie:

1) w dwa reflektory ostrzegawcze czerwone, umieszczone z przodu na dachu, na krawędziach obrysu kabiny kierowcy,

2) w sygnał dźwiękowy — elektryczną syrenę ostrzegawczą o falującym tonie, o zasięgu głosu przynajmniej do 1 km w terenie zabudowanym.

Samochody osobowe komend straży pożarnych będą wyposażone w następujące dodatkowe znaki rozpoznawcze:

1) w jeden reflektor ostrzegawczy czerwony, umieszczony z przodu pośrodku nad szybą czołową pojazdu,

2) w sygnał dźwiękowy taki sam jak bojowe pojazdy mechaniczne straży pożarnych.

Używanie dodatkowych znaków rozpoznawczych, o których mowa wyżej, może mieć miejsce wyłącznie w czasie przejazdów do pożarów i innych klęsk żywiołowych.

Wypożyczenie pojazdów straży pożarnych w jednolite oświetlenie i sygnały przyczyni się niewątpliwie nie tylko do wzmocnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, ale również do bardziej operatywnej działalności oddziałów straży pożarnej, udających się do celu likwidacji pożarów bądź skutków innych klęsk żywiołowych.

J. B.

POZWOLENIA MOTOCYKLOWE DOSTĘPNE DLA GŁUCHYCH I GŁUCHONIEMYCH

Obowiązujące u nas przepisy z zakresu ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, mając na uwadze bezpieczeństwo ruchu, stawiają bardzo wysokie wymagania osobom, ubiegającym się o pozwolenia poszczególnych kategorii. Wymagania te dotyczą nie tylko fachowego przygotowania kandydatów, lecz również stanu ich zdrowia.

Obowiązujące przepisy nie wykluczyły jednak możliwości uzyskania niektórych kategorii pozwoleń przez osoby częściowo fizycznie upośledzone, ale pod warunkiem dostosowania pojazdów do możliwości prowadzenia ich przez takie osoby i pod warunkiem posiadania przez nie niezbędnych zdolności do prowadzenia pojazdów (§ 39 ust. 14 rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych).

Na tle sformułowania przepisu rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych, zezwalającego na dopuszczenie w pewnych warunkach do prowadzenia pojazdów mechanicznych osób fizycznie upośledzonych, wyłoniło się zagadnienie jak dalece głuchota lub głuchoniemota może stanowić przeszkodę w prowadzeniu tych pojazdów.

Ostatnio w Monitorze Polskim nr 63 zostały opublikowane przepisy zezwalające głuchoniemym i głuchym na prowadzenie motocykli na drogach publicznych.

Przepisy wymagają, aby:

1) osoby głuchonieme — oprócz załączników do podania o pozwolenie na prowadzenie motocykli, wymaganych od innych osób — przedkładały: a) świadectwo lekarskie stwierdzające, że ich stan zdrowia — mimo upośledzenia słuchu — kwalifikuje je do prowadzenia motocykli, b) zaświadczenia Polskiego Związku Głuchoniemych i ich Przyjaciół stwierdzające, że głuchoniemy jest zrzeszony w Związku, został przez Związek zakwalifikowany do ubiegania się o pozwolenie i że umie wystarczająco porozumiewać się ustnie;

2) osoby głuche — oprócz załączników do podania o pozwolenia motocyklowe, wymaganych od innych osób — przedkładały świadectwo lekarskie, stwierdzające, że stan zdrowia głuchego kwalifikuje go — mimo upośledzenia słuchu — do prowadzenia motocykli, a ponadto, aby osoby głuche posiadały zdolność odpowiadania ustnie na pytania, zadawane przez komisję egzaminacyjną;

3) motocykle, które mają prawo prowadzić głuchoniemi i głusi były zaopatrzone w lusterka wsteczne oraz specjalne znaki rozpoznawcze (tarczę w kształcie półkola, koloru żółtego, o promieniu 55 mm), umieszczone z przodu i z tyłu motocykla nad tablicami ze znakami rejestracyjnymi.

Okres jednego roku, w czasie którego dopuszczone zostało wydanie głuchoniemym i głuchym pozwoleń motocyklowych, da niewątpliwie możność zebrania obserwacji, pozwalających na zasadnicze ustosunkowanie się do sprawy prowadzenia pojazdów przez głuchoniemych i głuchych.

J. B.

USTANOWIENIE DNI MORZA

W Monitorze Polskim Nr 28 została ogłoszona uchwała Nr 488 Prezydium Rządu z dnia 16 czerwca 1955 r. w sprawie ustanowienia Dni Morza oraz honorowej odznaki „Zasłużony Pracownik Morza”.

Zgodnie z uchwałą, w uznaniu ciężkiej, ofiarnej i odpowiedzialnej pracy pracowników żegluga morskiej, portów morskich, rybołówstwa morskiego i morskich stoczni remontowych oraz celem spopularyzowania osiągnięć Polski Ludowej na morzu, zostają ustalone „Dni Morza”, obchodzone co rocznie w trzeciej dekadzie czerwca wg programu ustalonego przez Ministra Żegluga i zatwierdzonego przez Prezesa Rady Ministrów. Jednocześnie w uznaniu zasług pracowników resortu żegluga zostaje ustanowiona trzystopniowa: brązowa, srebrna i złota odznaka honorowa „Zasłużony Pracownik Morza”. Odznaka będzie nadawana przez Ministra Żegluga pracownikom, którzy wyróżniają się w pracy, a w szczególności przekraczają systematycznie zadania produkcyjne, przyczyniają się do przedterminowego wykonania planu, zapewniają bezawaryjną pracę taboru i urządzeń oraz szczególną inicjatywę i pomysłowość w pracy powodując obniżkę kosztów własnych. Minister Żegluga określi wzór odznaki, tryb jej nadawania oraz spo-

sób noszenia. Wykonanie uchwały zostało powierzone Ministrowi Żegluga.

Uchwała weszła w życie z dniem ogłoszenia, z mocą od dnia 18 czerwca 1955 r.

E. P.

UTWORZENIE URZĘDÓW MORSKICH

W Monitorze Polskim nr 63 opublikowano zarządzenie Ministra Żegluga z dnia 21 marca 1955 r. w sprawie utworzenia, organizacji i właściwości urzędów morskich.

Wspomniane zarządzenie zostało wydane na podstawie art. 3 dekretu z dnia 2 lutego 1955 r. o terenowych organach administracji morskiej (Dz. U. nr 6, poz. 35) — omówionego na łamach miesięcznika „Transport” nr 5 z miesiąca maja 1955 r.

Zgodnie z omawianym zarządzeniem zostają utworzone trzy Urzędy Morskie: Gdański — z siedzibą w Gdyni, Koszaliński — z siedzibą w Słupsku oraz Szczeciński — z siedzibą w Szczecinie. Terytorialny zakres działania Urzędów obejmuje morskie porty i przystanie, morskie wody wewnętrzne i terytorialne, oraz pas nabrzeżny: dla Gdańskiego Urzędu Morskiego — w granicach województw gdańskiego i olsztyńskiego, dla Koszalińskiego w granicach tegoż województwa Koszalińskiego oraz Szczecińskiego w granicach tegoż województwa.

Jednocześnie zarządzenie ustala, że sprawy oznakowania nawigacyjnego na obszarach objętych właściwością terytorialną poszczególnych urzędów morskich, znajdują się wyłącznie w kompetencji Gdańskiego Urzędu Morskiego. Poza tym zarządzenie wymienia kapitanaty portów, które wchodziły w skład poszczególnych urzędów morskich, podkreślając, że w portach, w których nie utworzono kapitanatów, działają bosmanaty.

W dalszej części zarządzenia podaje się szczegółowy zakres działania kapitanatów i bosmanatów, do którego między innymi należą: nadzór nad bezpieczeństwem statków podczas postoju, pod za lub wyładunkiem, oraz podczas ruchu w porcie. Kontrola stanu i działanie znaków nawigacyjnych, nadzór nad utrzymaniem głębokości wód w portach i kanałach dojazdowych. Nadzór nad organizacją i wykonawstwem pilotażu, holownictwa i cumownictwa w portach: Gdańsku, Gdyni i Szczecinie, oraz wykonywanie tych czynności w innych portach. Wykonywanie ratownictwa okrętowego, przeprowadzanie dochodzeń w sprawach awarii statków, ochrona rybołówstwa itp.

Zarządzenie określa, że wewnętrzną organizację i zakres działania komórek organizacyjnych urzędów morskich ustala statuty, które zostaną nadane przez Ministra Żegluga, po uzgodnieniu z Państwową Komisją Etatów.

Wreszcie w końcowej części zarządzenie ustala dzień 1 stycznia 1956 r. jako termin przejścia kapitanatów Gdańska, Gdyni i Szczecina z zarządów portów do właściwych urzędów morskich.

Zarządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia z mocą od dnia 15 lutego 1955 r.

E. P.

NORMY PAŃSTWOWE DOTYCZĄCE KOMUNIKACJI

W Dzienniku Ustaw nr 28/55 r. pod poz. 165 opublikowane zostało rozporządzenie Przewodniczącego PKPG z dnia 27 czerwca 1955 r. w sprawie zatwierdzenia norm państwowych ustalonych przez Polski Komitet Normalizacyjny, dotyczących komunikacji. Omawianym zarządzeniem zatwierdzonych zostało 37 norm państwowych (PN) obowiązujących na całym obszarze Państwa z dziedziny komunikacji.

Dwie normy dotyczące kolejniactwa określają podkłady sprężyste w nawierzchniach kolejowych. Cztery normy państwowe dotyczą pojazdów mechanicznych, a mianowicie: metody badań mechanicznych pierścieni tłokowych; układu hamulców powietrznych naciśnieniowych w samochodach, ciągnikach, przyczepach i naczepach; złącza przewodów hamulców powietrznych naciśnieniowych; główne wymiary i wymagania konstrukcyjne urządzeń sprzęgających. Pozostałe 31 norm państwowych (PN) dotyczą żegluga przy czym dwie określają urządzenia łodzi ratunkowych okrętowych drewnianych, dwie budowli i umocnień regulacyjnych rzek, jedna określa wymagania techniczne książki faszynowej i wreszcie 26 norm poświęconych jest farbom, emaliom i lakierom okrętowym.

Dalsze przepisy określają, iż od dnia wejścia w życie zatwierdzonych norm nie wolno w zakresie ustalonym w normach projektować, produkować i wykonywać innych wymienionych w zarządzeniu czynności w odniesieniu do wyszczególnionych w zarządzeniu poszczególnych 37 tytułów norm.

K. K.

ZASADY ORGANIZOWANIA SZKOLENIA W ZAKRESIE BHP.

W Monitorze Polskim nr 60/55 zostało ogłoszone zarządzenie nr 148 Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 czerwca 1955 roku w sprawie zasad organizowania, prowadzenia i finansowania szkolenia kursowego w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy.

Zarządzenie to ustala, iż kursy szkoleniowe w zakresie bhp organizują urzędy, instytucje i przedsiębiorstwa państwowe jako: 1. kursy z oderwaniem od pracy; 2. kursy bez oderwania od pracy; 3. konferencje robocze.

Kursy z oderwaniem od pracy są organizowane w zasadzie bezpośrednio w produkcyjnych zakładach pracy lub ośrodkach kursowych, przy czym uczestnicy w czasie irwania kursu nie pełnią swych obowiązków zawodowych. Czas trwania kursu ustala się w granicach od 46 do 250 kursogodzin.

Kursy bez oderwania od pracy są organizowane w zakładach pracy lub poza zakładami w czasie wolnym od zajęć zawodowych i mogą trwać krócej niż 46 kursogodzin.

W celu doraźnego instruktażu są organizowane konferencje robocze, których czas trwania nie powinien przekraczać 3 dni kolejno po sobie następujących.

Dalej zarządzenie ustala, iż szkolenie kursowe w zakresie bhp obejmuje kursy: a) I stopnia dla załóg pracowniczych; b) II stopnia dla średniego personelu technicznego (majstrów, brygadziści itp.); c) III stopnia dla personelu inżyniersko-technicznego, zatrudnionego w ruchu zakładów pracy, personelu naukowego i inżyniersko-technicznego biur projektowych, instytutów naukowo-badawczych, biur konstrukcyjnych i technologicznych oraz dla służb bezpieczeństwa i higieny pracy zakładów pracy i jednostek nadrzędnych.

Do szkolenia kursowego w zakresie bhp mają odpowiednie zastosowanie przepisy, zawarte w zarządzeniu nr 160 Prezesa Rady Ministrów z dnia 5 lipca 1954 r. w sprawie zasad organizowania, prowadzenia i finansowania kursowego doszkalania zawodowego (Monitor Polski nr A-67/54 poz. 849 i nr A-36/55 poz. 351).

A. L.

Taryfy i zarządzenia

a) w komunikacji kolejowej:

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń komunikacyjnych nr nr 15 i 16 z 1955 r. ogłoszono kilka zarządzeń Ministra Kolei, które wprowadzają nowe zmiany w Taryfie towarowej

Polskich Kolei Państwowych. Z ważniejszych zmian wymieniamy następujące:

1) W dziale I (Postanowienia taryfowe) wprowadzono nowy § 59, według którego przewoźne za przesyłki wagonowe zwyczajnej cegły i pustaków, wszelkich, pochodzących z rozbiórki i adresowanych do przedsiębiorstw, organizacji lub instytucji gospodarki społecznej, oblicza się według stawek klasy 26, pod warunkiem wskazania w liście przewozowym numeru i daty dyspozycji lub zezwolenia Pełnomocnika Akcji Robót Rozbiórkowych w Warszawie. Za składowanie takiej cegły i pustaków na placach i terenach kolejowych przez oddziały i przedsiębiorstwa robót rozbiórkowych nie pobiera się opłat lub kar umownych;

2) w Dziale II, rozdziale 1 (Klasyfikacja towarów) następujące pozycje rozszerzono nowymi nazwami towarów:

- a) poz. 127 kt — nazwą „klej kazeinowy”,
- b) poz. 469 kt — nazwą „owoc płynny”,
- c) poz. 484 kt — nazwą „łuska kakaowa”,
- d) podpoz. 489a) — nazwą „drożdże prasowane do prze-robu na drożdże pastewne”,
- e) poz. 1015 kt — nazwą „wytlaczanki do jaj”,
- f) poz. 1127 kt — nazwą „zaprawa kwarcytowa”,
- g) poz. 1169 kt — nazwą „wata szklana”,
- h) poz. 1170 kt — nazwą „maty z waty szklanej”.

Poza tym klasyfikację towarów uzupełniono nową pozycją 1158 z nazwą towaru: „Blok i płytki z gazobetonu, nieszkliwione, oraz złom gazobetonowy” — z klasą V dla przesyłek drobnych i klasą 18 dla przesyłek wagonowych.

W Dz. T. i Z. K. nr 15 z 1955 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei z dnia 4.VII.1955 r. w sprawie bezpośredniej komunikacji towarowej pomiędzy Polską a Wielką Brytanią dla przesyłek pochodzących z ZSRR lub przeznaczonych do ZSRR. W myśl tego zarządzenia, z dniem 1.VII. 1955 r. Polskie Koleje Państwowe, Niemiecka Kolej Rzeszy, Niemiecka Kolej Związkowa, Koleje Holenderskie, Towarzystwo Narodowe Kolei Belgijskich i Koleje Brytyjskie przyjmują przesyłki pochodzące z ZSRR lub przeznaczone do ZSRR do bezpośredniego przewozu pomiędzy niektórymi polskimi stacjami granicznymi, wyznaczonymi przez Polskie Koleje Państwowe, a Wielką Brytanią przez otwarte dla komunikacji punkty graniczne w tranzycie przez Niemcy — Holandię, Niemcy — Belgię. Przewóz odbywa się na zasadzie: a) Umowy dotyczącej przewozu towarów pomiędzy kontynentem a Wielką Brytanią, b) Dodatku zawierającego postanowienia uzupełniające specjalne dla komunikacji towarowej pomiędzy Polską a Wielką Brytanią dla przesyłek pochodzących z ZSRR lub przeznaczonych dla ZSRR, który został ogłoszony jako załącznik do zarządzenia Ministra Kolei z 4.VI.1955 r.

D. W komunikacji lotniczej

W Dz. T. i Z. K. nr 15 z 1955 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 4. VI. 1955 r., które z ważnością od dnia 1.IV.1955 wprowadza zmiany opłat za przewóz pasażerów, bagażu i przesyłek towarowych na liniach zagranicznych Polskich Linii Lotniczych „Lot”.

O. K.

NOTATKI

PLANOWANIE PRZEWOZÓW ŁADUNKOWYCH NA KOLEJACH ZWIĄZKU RADZIECKIEGO

W związku z nową ustawą o przewozie ładunków i osób kolejami w ZSRR, Ministerstwo Komunikacji Związku Radzieckiego wydało nowe przepisy w sprawie przewozu oddzielnych rodzajów ładunków i wykonania operacji handlowych na stacjach i bocznicach kolejowych („Pravila pierewozok otdielnykh widów gruzow i wypolnienija komerczeskich operacji na stancjach i železnodorożnykh podjezdnykh putiach” — Ministerstwo Putiej Soobszczienija SSSR — cz. I. — Transzeldorizdat 1955), które wprowadzone zostały na kolejach ZSRR z dniem 1 kwietnia 1955 r.

Przepisy te zawierają szereg postanowień regulujących całokształt zagadnień związanych z przewozem ładunków kolejarzy w ZSRR. Całość ujęta została w 23 rozdziałach.

Rozdział pierwszy wspomnianych przepisów dotyczy trybu planowania przewozu ładunków, który obowiązuje zarówno kolej, jak też korzystających z usług kolei w ZSRR.

Pomijając zagadnienia stanowiące treść dalszych rozdziałów, które dotyczą postępowania przy nadawaniu, przewozie i odbiorze przesyłek, ograniczymy się tylko do omówienia postanowień zawartych w rozdziale pierwszym przepisów, a to z tych względów, by móc porównać tryb postępowania obowiązujący obecnie na kolejach ZSRR ze stanem jaki istnieje na PKP.

W Związku Radzieckim roczny plan przewozów ładunków sporządza Ministerstwo Komunikacji na podstawie planów produkcji, zaopatrzenia i obrotu towarowego oraz wynikających stąd zapotrzebowań na przewozy zgłaszanych przez Ministerstwa i Zarządy będące nadawcami ładunków. Roczny plan przewozów zatwierdza Rada Ministrów ZSRR.

Ministerstwa i Zarządy, będące nadawcami ładunków, każdego roku, w terminie do 15 sierpnia nadsyłają do Mi-

nisterstwa Komunikacji zgłoszenia na przewozy ładunków na rok następny, ogółem i w rozbiciu na kwartały, według nomenklatury obowiązującej dla planu kwartalnego. W zgłoszeniach tych nadawcy podają wielkości w tonach i wagonach ogółem na sieci i z podziałem na poszczególne koleje (dyrekcje) nadania.

Jednocześnie z rocznymi zgłoszeniami na przewozy, Ministerstwa i Zarządy przedstawiają Ministerstwu Komunikacji pisemne uzasadnienia swych zapotrzebowań i propozycje w kierunku usprawnienia przewozów oraz wnioski dotyczące skrócenia średniej odległości przewozów ładunków zasadniczych danego Ministerstwa lub Zarządu.

Na podstawie otrzymanych zgłoszeń Ministerstwo Komunikacji, nie później niż 1 września, zawiadamia naczelników poszczególnych kolei (dyrektorów okręgów dyrekcyjnych) o zamierzonych przewozach w roku następnym, a to w tym celu, aby zarządy poszczególnych kolei (dyrekcje) opracowały roczne plany przewozu ładunków.

Ministerstwa i Zarządy będące nadawcami ładunków oraz Ministerstwa Komunikacji są obowiązane do dnia 1 grudnia wprowadzić ewentualne zmiany, dotyczące rozmiarów przewozów w roku następnym, wynikające ze zmian dokonanych w planach produkcji, zaopatrzenia i obrotu towarowego.

Ministerstwa i Zarządy będące nadawcami ładunków zawiadamiają podległe sobie przedsiębiorstwa o rozmiarach naładunku w roku następnym, podając rodzaje ładunków i ich masę w tonach, jednocześnie dane te przesyłają do odpowiednich zarządów kolei (dyrekcji).

W ten sposób dyrekcje kolejowe otrzymują ścisłą lokalizację naładunku masy zgłoszonej do przewozu na rok następny.

Naczelnicy kolei (dyrektorzy) na podstawie danych otrzymanych z Ministerstwa Komunikacji i poszczególnych Ministerstw i Zarządów, którym podlegają przedsiębiorstwa będące bezpośrednimi nadawcami, sporządzają roczny plan przewozów z podziałem na kwartały i na poszczególne oddziały kolei (oddziały eksploatacyjne).

W ramach zatwierdzonego przez Radę Ministrów ZSRR rocznego planu przewozów, Ministerstwo Komunikacji opracowuje kwartalne plany przewozów z określeniem wielkości naładunku w poszczególnych miesiącach kwartału. Ministerstwo Komunikacji uzgadnia plan kwartalny z Ministerstwami i Zarządami będącymi nadawcami ładunków. Po uzgodnieniu plan kwartalny zatwierdza Minister Komunikacji.

Tryb opracowania planu kwartalnego przewozów jest następujący: W celu prawidłowego określenia naładunku w wagonach, z uwzględnieniem maksymalnego wykorzystania nośności względnie ładowności wagonów, Ministerstwo Komunikacji opracowuje wspólnie z Ministerstwami i Zarządami nadającymi ładunki obowiązujące dla tych Ministerstw i Zarządów na poszczególnych kolejach (dyrekcjach) normy naładunku statycznego według rodzajów ładunków i na 50 dni przed początkiem kwartału podaje je do wiadomości zainteresowanym Ministerstwom i Zarządom.

Związkowe i związkowo-republikańskie ministerstwa, główne zarządy przy Radzie Ministrów ZSRR, Rady Ministrów poszczególnych Związkowych Republik, zarządy i centralne instytucje Związku Radzieckiego, moskiewski i leningradzki Miejski Komitet Wykonawczy oraz Rady Deputatów Ludu Pracującego, zgłaszają w terminie 40-dniowym przed rozpoczęciem kwartału do Ministerstwa Komunikacji zapotrzebowanie na przewozy z podziałem na poszczególne miesiące kwartału i poszczególne koleje (dyrekcje) nadania. W zgłoszeniach muszą być podane rozmiary naładunku w tonach i wagonach w przeciętnej ilości na dobę, jak również wielkość masy, która będzie przewieziona w marszrutach. Zgłoszenia te powinny być odpowiednio uzasadnione danymi, wynikającymi z kwartalnego planu produkcji, zaopatrzenia i obrotu towarowego. Wykaz rodzajów towarów, które mają być przewiezione w kwartale planowanym, musi być podany w wagonach i tonach jako załącznik do zgłoszenia.

Ministerstwo Komunikacji na podstawie zgłoszeń zainteresowanych Ministerstw i Zarządów ustanawia przeciętne dobowe rozmiary naładunku na następny kwartał, z podziałem na miesiące i w terminie na 35 dni przed rozpoczęciem kwartału podaje je do wiadomości zainteresowanym Ministerstwom i Zarządom. Jednocześnie z tym Mini-

sterstwo Komunikacji podaje zainteresowanym wielkość masy poszczególnych rodzajów ładunków, jaką należy przewieźć w marszrutach, wyrażoną w % od ogólnej masy danego rodzaju ładunku.

Zgodnie z otrzymanymi limitami, Ministerstwa i Zarządy nadające ładunki przedstawiają Ministerstwu Komunikacji na 20 dni przed początkiem kwartału plany naładunku według rodzajów ładunków i według kolei (dyrekcji) nadania, ogólnie na cały kwartał i z podziałem na poszczególne miesiące kwartału.

Zainteresowane Ministerstwa i Zarządy obowiązane są na 20 dni przed początkiem każdego miesiąca, przedłożyć Ministerstwu Komunikacji rozmiary przewozów każdego rodzaju ładunków według poszczególnych kolei (dyrekcji) nadania i przeznaczenia (planu kierunkowe przewozów). Równocześnie składają one zapotrzebowanie na przewozy marszrutyzowane, podając kolej (dyrekcje) nadania, nazwy przedsiębiorstw nadających przesyłki zmarszrutyzowane oraz ilości wagonów ładowanych w ciągu doby systemem marszrutowym i jaki to stanowi procent od ogólnego dobowego naładunku danego przedsiębiorstwa.

Rozmiary naładunku oraz kolei (dyrekcje) nadania, zgłaszane przez Ministerstwa i Zarządy w miesięcznych planach przewozowych, z zasady powinny być zgodne z wielkościami ustalonymi przez Ministerstwo Komunikacji w planie kwartalnym na dany miesiąc. W wyjątkowych tylko przypadkach Ministerstwo Komunikacji może zezwolić na zmianę rozmiarów naładunku poszczególnych rodzajów ładunków w planach miesięcznych.

Ministerstwo Komunikacji, po otrzymaniu od zainteresowanych Ministerstw i Zarządów miesięcznych planów przewozowych i po dokonaniu ewentualnej korekty w planach naładunku, zawiadamiają zainteresowane koleje (dyrekcje) o dokonanych zmianach nie później, jak 15 dni przed początkiem planowanego miesiąca.

W celu ścisłego określenia racjonalności przewozów, Ministerstwo Komunikacji ma prawo żądać od Ministerstw i Zarządów nadających ładunki przedłożenia koniecznych danych, dotyczących przewozu danego rodzaju ładunków. W przypadku wykluczenia z przewozu pewnych ładunków, których przewóz okazał się nieracjonalny, zainteresowane Ministerstwo względnie Zarząd obowiązany jest w terminie dwudniowym zamienić nieracjonalne przewozy innymi przewozami. W razie odmowy, Ministerstwo Komunikacji ma prawo zmniejszyć przyznany limit o odpowiednią ilość wagonów.

Ministerstwo Komunikacji, nie później jak 11 dni przed początkiem planowanego miesiąca, przesyła poszczególnym zarządom kolejowym (dyrekcjom) miesięczne plany przewozów wraz z zadaniami przewozu ładunków marszrutami.

Ministerstwa i Zarządy, będące nadawcami ładunków, nie później jak 13 dni przed początkiem planowanego miesiąca przekazują podległym przedsiębiorstwom miesięczne rozmiary naładunku z podziałem na poszczególne rodzaje ładunków i na poszczególne koleje (dyrekcje) przeznaczenia, zgodnie z ustalonym przez Ministerstwo Komunikacji planem przewozów. Ministerstwa i Zarządy nadające ładunki w tym samym terminie przesyłają bezpośrednio lub za pośrednictwem swoich pełnomocników odpowiednim zarządom kolei (dyrekcjom) rozmiary naładunku według rodzajów ładunków i według przedsiębiorstw będących bezpośrednimi nadawcami przesyłek.

Przedsiębiorstwa i organizacje wysyłające ładunki nie później jak 10 dni przed początkiem miesiąca przedstawiają naczelnikowi kolei (dyrektorowi okręgu dyrekcyjnego) szczegółowy plan przewozów w 3 egzemplarzach z podziałem na rodzaje ładunków i z podaniem nazwy stacji naładunku i kolei (dyrekcji) oraz stacji przeznaczenia, jak również rozmiary naładunku przesyłek zmarszrutyzowanych. Szczegółowe plany przewozów przedstawiają przedsiębiorstwa i organizacje zarówno na ładunki planowane centralnie, jak i na ładunki planowane na szczeblu zarządu kolei (dyrekcji).

Dla ładunków, których przewóz planuje się na szczeblu zarządu kolei (dyrekcji), przedsiębiorstwa i organizacje nadające tego rodzaju ładunki przedstawiają naczelnikowi kolei (dyrektorowi okręgu dyrekcyjnego) zapotrzebowanie na przewozy na 45 dni przed rozpoczęciem kwartału planowanego. W zgłoszeniach tych podają rozmiary naładunku w wagonach (w odniesieniu do niektórych ładunków rów-

niez w tonach) ogółem na cały kwartał i z podziałem na poszczególne miesiące kwartału, oraz kolei (dyrekcje) przeznaczenia. Naczelnicy kolei (dyrektorzy) nie później jak 40 dni przed początkiem planowanego kwartału zgłaszają Ministerstwu Komunikacji zapotrzebowanie na przewozy planowane na szczeblu zarządu kolei (dyrekcji) i na tej podstawie Ministerstwo Kolei przydziela poszczególnym zarządom kolei (dyrekcjom) odpowiednie limity wagonowe.

W planach szczegółowych przedstawianych przez przedsiębiorstwa i organizacje będące nadawcami przesyłek, w przypadkach, gdy przewóz odbywa się kolejami o różnym prześwicie (koleje normalne i wąskie), należy wskazać również stacje, na których będzie dokonany przeładunek.

W przypadku, gdy złożone przez nadawców szczegółowe plany przewozów wykazują odchylenia od planu ustalonego przez Ministerstwo Komunikacji tak co do wielkości ładunku, rodzaju względnie kolei (dyrekcji) przeznaczenia, nadawca obowiązany jest na żądanie kolei (dyrekcji) w terminie dwudniowym doprowadzić plan do zgodności z planem ustalonym przez Ministerstwo Komunikacji. Gdyby nadawca odmówił korekty, względnie nie dokonał jej w terminie dwudniowym, wówczas kolej ma prawo skreślić takie przewozy z planu i nałożyć na nadawcę karę, zgodnie z art. 180 ustawy kolejowej.

W razie nie przedłożenia przez nadawcę szczegółowego miesięcznego planu przewozów w terminie na 10 dni przed początkiem planowanego miesiąca, naczelnik kolei (dyrektor okręgu dyrekcyjnego) zawiadamia o tym telegraficznie odpowiednie Ministerstwo lub Zarząd w celu pociągnięcia winnych do odpowiedzialności. Gdy nadawca przedłoży plan szczegółowy już po przekazaniu planu miesięcznego oddziałom i stacjom, naczelnik kolei (dyrektor) może przyjąć ten plan i przekazać go do wykonania oddziałom i stacjom jako dodatkowe zadanie.

Ustalone przez naczelnika kolei (dyrektora okręgu) miesięczne plany przewozów oraz plany marszrutyżacji przekazuje się naczelnikom oddziałów za podpisem naczelnika kolei nie później jak 5 dni przed rozpoczęciem planowanego miesiąca, a naczelnik oddziału przekazuje miesięczne plany przewozów naczelnikom stacji nie później jak 3 dni przed rozpoczęciem planowanego miesiąca.

Naczelnik stacji najpóźniej na jedną dobę przed rozpoczęciem planowanego miesiąca opracowuje wspólnie z głównymi nadawcami metody zabezpieczające wykonanie planu przewozów i planu marszrutyżacji, zgodnie z wytycznymi ustalonymi przez naczelnika oddziału.

W ramach planu miesięcznego, nadawcy zgłaszają naczelnikowi oddziału za pośrednictwem naczelnika stacji nadania zapotrzebowania na wagony pod ładunek na okres 5-dniowy, tzw. „pięciodniówki”. W zapotrzebowaniach tych podane są rozmiary ładunku na każdy dzień kalendarzowy pięciodniówki. Naczelnik oddziału po stwierdzeniu, że zgłoszone zapotrzebowanie na okres pięciodniowy zgodne jest z miesięcznym planem przewozów, wydaje polecenie zawiadowcy stacji podstawiania wagonów pod ładunek, zgodnie z zapotrzebowaniem zgłoszonym w pięciodniówce.

Naczelnik stacji prowadzi dla każdego nadawcy i rodzaju ładunku kartę ewidencyjną, do której wpisuje się codziennie dane o wykonaniu planu przewozów.

Jeżeli nadawca nie wykorzystał limitów wagonowych przydzielonych mu w miesięcznym planie przewozów, to znaczy nie zgłasza w pierwszym okresie miesiąca w zapotrzebowaniach pięciodniowych takich ilości wagonów jak to przewiduje średniodobowy ładunek ustalony w planie miesięcznym, naczelnik kolei (dyrektor okręgu) ma prawo zarządzić przewozy ładunków według zgłoszeń innych nadawców, w pierwszym rzędzie takich samych ładunków i kierowanych na te same koleje (dyrekcje) przeznaczenia, a w razie braku takich zgłoszeń może zarządzić przewóz innych ładunków i do innych kolei (dyrekcji) przeznaczenia.

Zmiany w miesięcznym planie przewozów odnośnie kolei (dyrekcji) przeznaczenia mogą przeprowadzać naczelnicy kolei (dyrektorzy okręgów) w rozmiarach nie przekraczających 3% planowanej normy ładunku danego przedsiębiorstwa. Odnośnie artykułów przemysłowych pierwszej potrzeby i żywnościowych zmiany te nie mogą przekraczać 15%. Przy przewozie maszyn wszelkiego rodzaju, chemikaliów w krytych wagonach, metali kolorowych oraz złomu żelaznego i kolorowych metali, zmiany odnośnie kolei (dy-

rekcji) przeznaczenia dopuszczalne są w granicach do 50%. Dla przedsiębiorstw i organizacji, których plan przewozów nie przekracza 100 wagonów miesięcznie, naczelnik kolei (dyrektor okręgu) ma prawo wprowadzić zmiany odnośnie kolei (dyrekcji) przeznaczenia niezależnie od ustalonych wyżej rozmiarów.

Przy przekroczeniu wykonania planów produkcji i obrotu towarowego i w innych przypadkach, gdy ładunek artykułów przemysłowych i żywnościowych nie był przewidziany planem, naczelnik kolei (dyrektor okręgu) ma prawo zarządzić ładunek artykułów powszechnego użycia ponad plan do wysokości 10% planu przewozu danego artykułu oraz ładunek artykułów łatwo psujących się takich jak: mięso i wyroby mięsne, ryby i wyroby z ryb, masło, tłuszcz i owoce, do 20% ponad plan.

Naczelnik kolei (dyrektor okręgu) ma prawo przydzielić wagony na zapotrzebowanie poszczególnych obywateli dla przewozu materiałów budowlanych i rozebranych domów dla indywidualnego budownictwa, na podstawie przedłożonego zaświadczenia wydanego przez urząd miejskie lub gminne o przydzieleniu działki pod budowę indywidualnych domów mieszkalnych.

Przewozy produktów rolniczych, zgłaszane przez kolchozy poza planem, wykonuje się na podstawie zapotrzebowania kolchozów składanych naczelnikom stacji na 2 dni przed ładunkiem. Naczelnicy stacji przekazują otrzymane z kolchozów zapotrzebowania naczelnikom oddziałów eksploatacyjnych. Podstawienie wagonów pod ładunek produktów rolniczych wysyłanych przez kolchozy odbywa się na podstawie zarządzenia naczelnika oddziału. Podstawienie wagonów pod ładunek produktów zgłoszonych do przewozu przez kolchozy powinno odbywać się w zasadzie w terminach i ilościach wskazanych w zgłoszeniu.

Porównując zasady i tryb planowania przewozów na kolejach ZSRR z postępowaniem, jakie obowiązuje obecnie u nas w Polsce stwierdzić należy, że nasze planowanie przewozów kolejami jest mniej dokładne i nie daje takich możliwości opracowania technicznych planów pracy kolei, jak to ma miejsce w Związku Radzieckim.

W ZSRR w planach rocznych ustala się ścisłą lokalizację ładunku. Nadawcy podają w zgłoszeniach na szczeblu ministerstwa dyrekcje nadania, a na szczeblu dyrekcji kolejowej, stację nadania. Ścisłe zlokalizowanie ładunku umożliwia dokładniejszy podział pracy pomiędzy dyrekcje i oddziały, co w naszych warunkach dokonuje się z konieczności na podstawie statystyki z okresu ubiegłego.

Tryb opracowania planu kwartalnego przewozów w ZSRR przewiduje, że przed przystąpieniem do sporządzania kwartalnych zapotrzebowań na przewozy, Ministerstwo Komunikacji ustala z ministerstwami gospodarczymi normy ładunku statycznego dla poszczególnych rodzajów ładunku, obowiązujące na poszczególnych dyrekcjach kolejowych. Umożliwia to realne planowanie tego ważnego wskaźnika na poszczególnych dyrekcjach i na sieci. Opierając się na doświadczeniach Związku Radzieckiego, należałoby również u nas wprowadzić ten sposób planowania ładunku statycznego.

W planach kwartalnych i miesięcznych ustalana jest zasadniczo norma dobowego ładunku, która jest podstawą do kontroli wykonania planu. W przypadku, gdy nadawca w pierwszym okresie nie wykonuje normy ładunku, kolej ma prawo zmniejszyć przyznany mu limit wagonowy, przydzielając niewykorzystane wagony innym nadawcom.

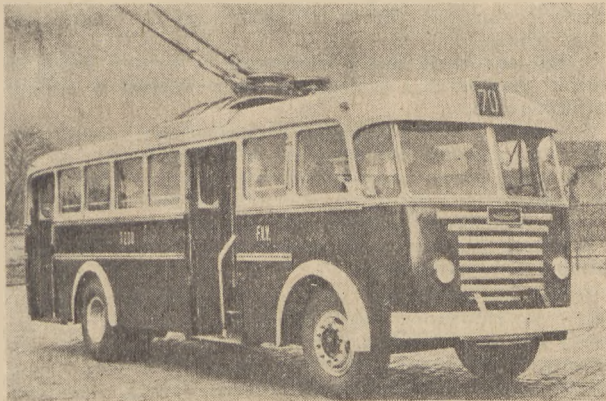
Wpływa to dodatnio na podniesienie dyscypliny wykonania planu przewozów i należałoby ten sposób stosować również u nas.

Plany przewozów miesięczne w ZSRR zawierają elementy określające drogę przewozu, są to plany kierunkowe, które służą do opracowania technicznych planów kolei. Jak dotychczas, nasze miesięczne plany przewozów nie zawierają jeszcze elementów określających drogę przewozu i są właściwie planami ładunku i jako takie nie mogą stanowić podstawy do opracowania planu technicznego pracy kolei.

W niedalekiej przyszłości, prawdopodobnie w pierwszym półroczu 1956 roku, wprowadzone zostaną również u nas kierunkowe plany przewozów, co wpłynie na usprawnienie przewozów w sensie ich racjonalizacji i lepszego organizacji pracy kolei.

WĘGIERSKIE TROLEJBUSY

Przemysł węgierski ulega stalej rozbudowie i stale rozszerza swój zakres produkcji. Dobrze są nam znane węgierskie autobusy marki „Mawag” i „Icarus”, które kursują w niektórych miastach Polski, a które ostatnio mogliśmy oglądać w dużej ilości podczas Festiwalu Młodzieży i Studentów w Warszawie. Budapeszteńska Fabryka „Icarus” poza autobusami produkuje również od 1951 r. trolejbusy, które są szeroko stosowane jako środek komunikacji miejskiej w Budapeszcie.



Trolejbus „Icarus” produkcji węgierskiej

Jak widzimy na zdjęciu trolejbus „Icarus” w wyglądzie zewnętrznym jest bardzo podobny do autobusu tejże marki.

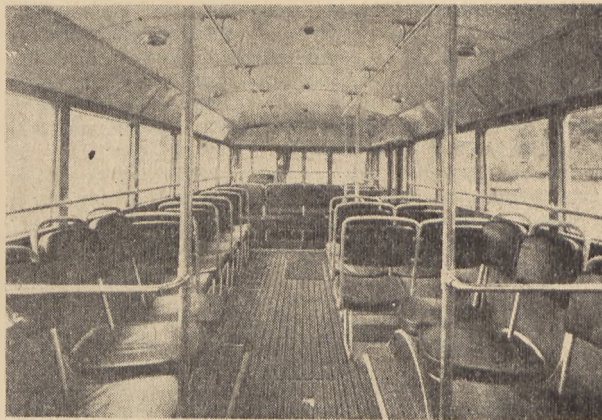
Pojemność trolejbusu wynosi 60 osób, należy więc zaliczyć go do dość dużych pojazdów tego typu. Silnik elektryczny, w który jest wyposażony omawiany trolejbus, jest również produkcji węgierskiej marki „Gantz”. Moc silnika wynosi 86 kW (117 KM). Napęd na tylne koła.

Wszystkie istotne elementy instalacji elektrycznej, jak bezpieczniki, opory, wyłączniki, zegary kontrolne itp. są umieszczone w kabinie kierowcy i są bardzo łatwo dostępne.

Trolejbus jest wyposażony w cztery rodzaje hamulców, co stwarza bezpieczne warunki poruszania się w warunkach miejskich. Również poważną jego zaletą ze względu na warunki, w jakich jest eksploatowany, (tzn. w miejskiej komunikacji) jest stosunkowo duży promień odchylenia od sieci elektrycznej, zasilającej. Trolejbus omawiany może mianowicie odjechać na cztery do pięciu metrów w każdą stronę od sieci.

Rama trolejbusu „Icarus” jest zbudowana z prasowanej blachy stalowej w formie kratownicy. Niezależnie od resorów przód trolejbusu jest wyposażony w amortyzatory.

Nadwozie jest wykonane z elementów stalowo-blaźnych o zamkniętym profilu, spawanych elektrycznie, które zewnątrz i wewnątrz są pokryte nitowaną względnie skrucaną śrubami lekką blachą.



Wnętrze trolejbusu „Icarus”

Każdy trolejbus posiada 22 miejsca w szkielecie z rurek metalowych. Szybki przepływ pasażerów zapewnia dwoje wielkich czterokrzydłowych drzwi, zamykanych i otwieranych pneumatycznie.

Przeciętna szybkość węgierskiego trolejbusu wynosi 35 — 40 km/godz. (r)

KRONIKA

WYKONANIE NARODOWEGO PLANU GOSPODARCZEGO W I PÓŁROCZU 1955 R.

Wyniki wykonania Narodowego Planu Gospodarczego na rok 1955 w dziedzinie przemysłu, rolnictwa, transportu, inwestycji, budownictwa, obrotu towarowego, szkolnictwa, ochrony zdrowia, kultury, gospodarki komunalnej i mieszkaniowej oraz zatrudnienia i wydajności pracy w I półroczu 1955 r. przedstawiają się według wstępnych danych, następująco:

Plan globalnej produkcji przemysłowej na I półrocze 1955 r., według wartości w cenach niezmienianych, został wykonany w 103 proc. Globalna produkcja przemysłu socjalistycznego wzrosła o 12 proc. w porównaniu z I półroczem 1954 r.

W dziedzinie transportu i łączności wykonanie Narodowego Planu Gospodarczego na I półrocze 1955 r. charakteryzują poniższe cyfry:

Plan przewozu ładunków wszystkimi środkami transportu publicznego w I półroczu 1955 roku został wykonany w 102 proc. przy wzroście przewozów ładunków o 12 proc. w porównaniu z odpowiednim okresem 1954 r.

Koleje normalnotorowe wykonały pomyślnie plan przewozów ładunków i pasażerów; załadunek wagonów towa-

rowych wzrósł w porównaniu z I półroczem 1954 r. o 7 proc., w tym załadunek węgla o 8 proc.

W I półroczu 1955 r. uległy znacznej poprawie wskaźniki techniczno-ekonomiczne pracy kolei w porównaniu z I półroczem 1954 r. Współczynnik obrotu wagonu towarowego polepszył się o 7 proc. w porównaniu z I półroczem 1954 r., zużycie węgla obliczeniowego zmniejszyło się o 8 proc., w ruchu towarowym i o 7 proc. w ruchu osobowym, załadunek statyczny wagonu towarowego wzrósł o 1,3 proc., a ciężar pociągu brutto o 4 proc.

Państwowa Komunikacja Samochodowa przekroczyła w I półroczu 1955 r. zarówno plan przewozów ładunków, jak i pasażerów. Przewozy ładunków wzrosły o 29 proc., a przewozy osób o 8 proc. w porównaniu z I półroczem 1954 r. Współczynnik gotowości technicznej taboru ciężarowego polepszył się o 4 proc.

Wartość usług łączności, liczona w cenach porównywalnych, była w I półroczu 1955 r. o 13 proc. wyższa niż w odpowiednim okresie 1954 r.

W I półroczu 1955 r. zradiofonizowano prawie 2-krotnie więcej wsi niż w I półroczu 1954 r., a liczba wsi przyłączonych do sieci telefonicznej wzrosła o 63 proc. w porównaniu z liczbą wsi przyłączonych do sieci telefonicznej w I półroczu 1954 r.

WYKONANIE PAŃSTWOWEGO PLANU ROZWOJU GOSPODARKI NARODOWEJ ZSRR ZA I PÓŁROCZE 1955 R.

Komunikat Centralnego Urzędu Statystycznego przy Radzie Ministrów ZSRR o wykonaniu państwowego planu rozwoju gospodarki narodowej ZSRR za pierwsze półrocze 1955 r. stwierdza m. in.:

Półroczny plan globalnej produkcji przemysłowej wykonany został w 103 proc., w porównaniu z I półroczem 1954 r. produkcja wzrosła o 12 proc.

W zakresie transportu wykonanie państwowego planu rozwoju gospodarki narodowej ZSRR charakteryzują poniższe dane:

Łączny plan przeciętnego załadunku dziennego w transporcie kolejowym został wykonany w pierwszym półroczu 1955 r. w 103 proc.

Przeciętny załadunek dzienny w transporcie kolejowym wzrósł w porównaniu z pierwszym półroczem 1954 r. o 9%.

Ministerstwo Żeglugi wykonało półroczny plan obrotu towarów w 106 proc., zaś przewozu towarów — w 102 proc. Niektóre morskie linie żeglugi nie wykonały jednak planu. Obrót towarowy w żegludze morskiej zwiększył się w porównaniu z pierwszym półroczem 1954 r. o 30 proc., zaś przewóz ładunków — o 18 proc.

Transport samochodowy, podległy Ministerstwu Transportu Samochodowego i Dróg Bitych wykonał plan obrotu. Obrót towarowy w żegludze morskiej zwiększył się w porównaniu z pierwszym półroczem 1954 r. o 30 proc., zaś przewóz ładunków — o 18 proc.

Z DZIAŁALNOŚCI SEKCJI EKONOMIKI TRANSPORTU PTE

(HM) Sekcja Ekonomiki Transportu Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego przystępuje we współdziałaniu z Departamentem Komunikacji i Łączności PKPG oraz Sekcją Gospodarki Materiałowej PTE do organizacji instruktażu, mającego na celu wyszkolenie spośród pracowników transportowych fachowej kadry dla opracowywania zagadnień ekonomicznych z zakresu transportu, obznajmionej w szczególności ze specyfiką potrzeb transportowych we wszystkich gałęziach i rejonach gospodarki.

Głównym zapoznaniem ekonomistów transportowców ze specyfiką tych potrzeb pozwoli z jednej strony na lepsze zaspokojenie przez transport potrzeb obrotu materiałowego, a z drugiej strony stworzy podstawy do lepszej organizacji pracy transportu — poprzez ustalenie warunków prawidłowego powiązania pracy aparatu zaopatrzenia i zbytu z działalnością transportu.

Instruktaż składa się z dwóch części:

1. Część ogólna, w której wezmą udział zgłoszeni w instruktaż pracownicy Departamentu Komunikacji i Łączności PKPG oraz zgłoszeni pracownicy resortów transportowych i gospodarczych.

2. Część szczegółowa, w której wezmą udział — tak jak w części ogólnej — pracownicy Dep. Komunikacji i Łączności PKPG oraz pracownicy resortów transportowych, a z resortów gospodarczych tylko zgłoszeni pracownicy resortu zainteresowanego daną grupą ładunków.

Zagadnienia objęte instruktażem są wykazane w poniżej podanym zarysie tematycznym.

Uczestnicy instruktażu będą raz na tydzień zaopatrywani w materiał instruktażowy (20 stron maszynopisu), opracowywany przez specjalistów reprezentujących potrzeby transportowe obrotu materiałowego w poszczególnych gałęziach gospodarki. Dla przedyskutowania otrzymanego przez uczestników instruktażu materiału — będą organizowane konferencje instruktażowe, w których będą brali udział uczestnicy instruktażu oraz autor opracowania i konsultanci reprezentujący poszczególne zagadnienia gospodarki materiałowej.

Konferencje instruktażowe będą się odbywały według następującego układu:

1. Omówienie przez autora opracowania — zgłoszonych wniosków,

2. Dyskusja nad wnioskami i ustalenie wniosków ostatecznych,

3. Ustalenie przez uczestników instruktażu warunków, w jakich ustalone wnioski mogą być zrealizowane.

Zarysy tematyczne instruktażu

1. Obrót a transport.

Definicja obrotu. Obrót w warunkach kapitalistycznych stosunków produkcji. Obrót w socjalistycznym systemie produkcji. Transport w obrocie rynkowym. Transport w obrocie pozarynkowym. Transport w wymianie towarowej z zagranicą.

2. Znaczenie bilansów ekonomiczno transportowych dla organizacji pracy transportu.

Warunki zapewniające wykorzystanie zdolności usługowej transportu. Rozmieszczenie sił wytwórczych, a przewozy. Rola bilansów ekonomiczno-transportowych. Znaczenie planowania obrotu materiałowego dla organizacji pracy transportu.

3. Racjonalizacja pracy transportu w wyniku działania umów planowych i systemów rozdzielnictwa w obrocie materiałowym.

Znaczenie umów planowych w gospodarce socjalistycznej. Wpływ zasad gospodarowania materiałowego na racjonalizację pracy transportu. Umowy planowe i inne umowy gospodarcze oraz planowe systemy rozdzielnictwa podstawą kierunkowego planowania przewozów.

Przewozy podstawowych ładunków w świetle organizacji obrotu materiałowego.

Tą częścią instruktażu będą objęte przewozy następujących grup ładunków: węgiel kamienny i koks, ropa i przetwory naftowe, metale i wyroby z metali, rudy i surowce przemysłu hutniczego, drewno i wyroby, cement, cegła, piasek i żwir, kamień, nawozy sztuczne, zboża, ziemniaki, buraki cukrowe, warzywa i owoce, mięso i mleko — wg następującego układu ramowego odrębnego dla każdej grupy ładunków: Charakterystyka produkcji i przewozów. Organizacja i działalność aparatu zbytu i zaopatrzenia. Znaczenie koordynacji zbytu z zaopatrzeniem oraz transportem. Ogólne warunki dostaw. Znaczenie i organizacja planowania przewozów. Schematy racjonalnych potoków. Środki racjonalizacji i rejonizacji przewozów. Zasady oceny inwestycji w transporcie. Metody analizy komunikacji rejonu.

Szczegółowy zarys tematyczny instruktażu zostanie podany w następnym numerze.

KRAJOWA NARADA MŁODYCH KOLEJARZY W POZNANIU

(O) W Poznaniu odbyła się Krajowa Narada przedrującego aktywu młodzieży kolejowej, w której wzięło udział około 400 młodych kolejarzy ze wszystkich DOKP.

Na naradzie dyskutowano obszernie o osiągnięciach produkcyjnych młodych kolejarzy w poszczególnych jednostkach służbowych, przebiegu realizacji zobowiązań festiwalowych, zagadnieniu podnoszenia kwalifikacji zawodowych itp.

Na zakończenie narady delegaci uchwalili apel do wszystkich kolejarzy na sieci PKP, wzywający do podejmowania zobowiązań dla uczczenia przypadającego w połowie września „Dnia Kolejarza”.

SPOTKANIE MŁODZIEŻY KOLEJOWEJ WARSZAWY I LUBLINA

(O) W Lublinie w Domu Kultury Kolejarza odbyło się spotkanie młodzieży lubelskiego węzła kolejowego z młodzieżą kolejarzką Warszawy.

Celem spotkania młodzieży było podsumowanie dotychczasowych osiągnięć i wyników współzawodnictwa przedfestiwalowego.

Młodzież warszawska wręczyła młodzieży lubelskiej porzeczek pamiątkowy, a młodzież lubelska podarowała młodzieży z Warszawy — wózek do przewożenia i przesuwania belki do podnoszenia parowozów, wykonany według projektu racjonalizatorskiego.

Uczestnicy spotkania pracowali wspólnie przy budowie Parku Ludowego w Lublinie oraz zwiedzili zabytki Lublina.

PIĘTROWE WAGONY KOLEJOWE

Poznańskiej DOKP przydzielono 3 wagonów piętrowych produkcji NRD do prób eksploatacyjnych.

Pociąg składający się z tych wagonów odbył w ub. m. pierwszą próbną jazdę na szlaku Poznań — Rawicz.

PAROWOZY TRZEBA CZYSZCIC

Maszyniści kolejowi zużywają coraz więcej niskogatunkowego węgla oraz przerostów, co powoduje powstawanie dużych ilości żużli i stwarza konieczność częstszego oczyszczania palenisk, ponieważ gruba warstwa żużli w popielniku uniemożliwia pełne wykorzystanie ciepła. Istnieje więc konieczność uruchomienia większej ilości punktów oczyszczania parowozów i szlakowania popielników oraz palenisk, co można przeprowadzać nawet bez budowania specjalnych kanałów stosunkowo kosztownych. Warto tutaj wykorzystać dobre doświadczenia DOKP Poznań, gdzie punkty szlakowania dobrze zdają egzamin.

Problem jest ważny. Rozwiązanie go pozwoli maszynistom bardziej skutecznie walczyć o poprawę regularności biegu pociągów.

SŁOWNIK ENCYKLOPEDYCZNY TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

Transport samochodowy jest w Polsce młoda dziedzina gospodarcza w stadium dynamicznego rozwoju. Szybki wzrost ilości pojazdów i związany z nim rozwój wszystkich dziedzin pokrewnych stał się przyczyną poważnych zmian w całej strukturze transportu samochodowego. Powstały nowe formy organizacyjne transportu samochodowego, powstały problemy budowy zaplecza technicznego opartego o zasady organizacji przemysłowej, wyrosły zagadnienia ekonomiki transportu itp. Konsekwencją tego stanu rzeczy są wielotysięczne kadry pracowników transportu samochodowego, kadry, które po pierwsze nie w pełnym słowa tego znaczeniu są kadrami fachowymi, gdyż szkoliły się prawie wyłącznie w pracy, a po drugie nie bardzo posiadają „wspólny język”, gdyż słownictwo istniejące, które narastało w bardzo szybkim tempie równoległe do rozwoju transportu samochodowego, nie jest jednolite.

Pojęcia poszczególne są różnie definiowane w różnych pracach i dotychczas poza bardzo problematyczną klasyfikacją pojazdów nie mamy żadnych zunifikowanych i skatalogowanych pojęć, które przez wszystkich byłyby zrozumiane jednako. Z powyższych względów wydaje się że wszech miar uzasadnione pojęcie opracowania słownika encyklopedycznego transportu samochodowego.

Opracowanie takiego słownika zostało powierzone powołanemu zarządzeniem Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego Komitetowi i Kolegium Redakcyjnemu przy Instytucie Transportu Samochodowego. Wg sformułowania w zarządzeniu celem słownika encyklopedycznego ma być ustalenie słownictwa w zakresie transportu samochodowego, jego zaplecza technicznego i ruchu drogowego oraz w celu zebrania w jednej książce niezbędnych wiadomości w tymże zakresie.

Nie ulega wątpliwości, że jest to zadanie nielatte w wymagające paroletniej pracy, gdyż w słownictwie transportu samochodowego, jak już wyżej wspomniano, istnieje dość duży chaos. Jednakże wydaje się, że praca ta doprowadzona do końca przyniesie dużo pożytku, gdyż, poza zagnaniem unormowania i unifikacji słownictwa, będzie stanowił praktyczny podręcznik — informator dla użytku pracowników transportu samochodowego.

Na rok bieżący Komitet Redakcyjny zaplanował następujące prace wstępne przy realizowaniu omawianego dzieła:

- 1) Szczegółowe przepracowanie działów słownika na poszczególne branże,
- 2) Opracowanie rozgraniczenia pomiędzy zakresem słownika a pozostałymi gałęziami gospodarki narodowej,
- 3) Opracowanie kryteriów układu słownika,
- 4) Wydanie instrukcji dla autorów opracowujących szczegółowo hasła,
- 5) Ustalenie kryteriów graficznych i zakresu ilustracji,
- 6) Ustalenie kryteriów haseł,
- 7) Opracowanie indeksu haseł,
- 8) Oczyszczanie indeksu haseł, dla ustalenia jego ostatecznej formy,
- 9) Opracowanie około 100 haseł w formie ostatecznej,
- 10) Ustalenie form i techniki wydania słownika encyklopedycznego.

Jak z powyższego wynika tempo rozpoczęcia prac nad realizacją słownika jest dość duże i można się spodziewać, że w ciągu trzech — czterech lat słownik ujrzy światło dzienne. (r)

NARADA KONSTRUKTORÓW PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO

W dniu 28 lipca 1955 r. odbyła się w Biurze Konstruktorskim Przemysłu Motoryzacyjnego narada konstruktorów na temat postępu technicznego. Naradzie przewodniczył V. Minister Przemysłu Motoryzacyjnego ob. inż. J. Gren. Referat wygłosił dyrektor BKP Mot. inż. Prusak. W referacie tym prelegent podsumował dotychczasowy dorobek młodej gałęzi gospodarki jaką jest przemysł motoryzacyjny, zwracając uwagę na konieczność stałego wprowadzania postępu technicznego w produkcji pojazdów samochodowych drogą ulepszania i unowocześniania istniejących konstrukcji i drogą rozszerzania asortymentu produkowanych pojazdów. Inż. Prusak zwrócił również uwagę na konieczność stosowania nowych materiałów i nowych metod technologicznych.

W dyskusji nad referatem zabierało głos wielu konstruktorów, omawiając trudności jakie napotykają w swej pracy oraz stawiając wnioski mające na celu przyspieszenie tempa opracowania nowych konstrukcji.

Miedzy innymi w dyskusji omawiano zagadnienie konstrukcji i produkcji nowego autobusu, nowej ciężarówki wysokotonażowej, małodrożowych samochodów osobowych i innego sprzętu, którego produkcję rozpoczniemy w nowej 5-letce, względnie który w tym czasie zostanie skonstruowany. (r)

NARADA AKTYWU CRS I PKS

(J. M.) W dniu 5 lipca odbyła się narada aktywów pracowników transportu CRS i PKS, mająca na celu ustalenie zasad współpracy tych instytucji w obsłudze transportowej wsi. Na naradzie, poza przedstawicielami instytucji centralnych, obecni byli przedstawiciele wszystkich WZGS oraz Zarządów Okręgów PKS.

Na wstępie narady wygłoszone zostały dwa referaty — ob. Dyrektora Olszewskiego (CZ PKS) i ob. Dyrektora Zwerdlinga (Zarząd Transportu CRS).

W referacie ob. dyr. Olszewskiego po krótkim omówieniu doświadczeń dotychczasowej współpracy jednostek PKS z jednostkami CRS — WZGS, PZGS i GS — podane zostały wnioski odnośnie podstawowych założeń, na jakich powinna się opierać współpraca PKS z CRS.

Założenia te zostały określone następująco:

1) Należy bardzo precyzyjnie ustalić podział pracy w obsłudze transportowej jednostek CRS — a specjalnie GS, pomiędzy jednostkami PKS, a transportem własnym CRS. Podział ten powinien być z jednej strony oparty na obecnej lokalizacji jednostek PKS z drugiej zaś strony na charakterze pracy typowym dla poszczególnych GS, np. odległości od stacji kolejowej, trudnych dojazdach, wielkości masy itp.

2) Należy dążyć do uregulowania zagadnienia rozładunku samochodów w GS poprzez siły robocze GS. Niezabezpieczenie rozładunku siłami GS powoduje konieczność długich jazd ekip przeładunkowych PKS. Są to setki tysięcy straconych nieprodukcyjnie roboczogodzin i poza tym prowadzi to do podwyższenia kosztów transportu dla GS, które są obowiązane opłacać czas przejazdu robotników; stanowi to niedopuszczalne marnotrawstwo kadr, prowadząc do zbędnego zawyżenia stanu zatrudnienia w transporcie.

3) Należy dążyć do jak najdalejszego ograniczenia dotychczas nagminnie występującego „wynajmu” taboru i zastąpienia tej formy usług PKS — przewozami na liniach regularnych.

4) Należy dążyć do jak najdalej idącego urealnienia planów przewozowych. Zarządzenie Przewodniczącego PKPG Nr 88 z dnia 4 czerwca br. powinno znaleźć swoje właściwe zastosowanie we współpracy pomiędzy CRS a PKS. Plan tygodniowy przewozów powinien być bronią, która z jednej strony zabezpieczy lepsze wykorzystanie taboru PKS, z drugiej zaś strony wiążąc PKS zabezpieczy jak najdalej idące pokrycie potrzeb przewozowych CRS.

5) należy maksymalnie usprawnić odbiór towarów z central branżowych. Dotychczasowa praktyka wielogodzinnego przetrzymywania taboru i to często taboru wielotonowego musi ulec likwidacji.

Dyr. Zwerdling przedstawił postulaty CRS odnośnie zakresu obsługi jej jednostek przez PKS.

Szczegółowo zostały omówione przewozy ze składnic jednostek CRS i przewozy wymagające od PKS bezpośredniego odbioru towarów z magazynów central branżowych. Położony został przy tym duży nacisk na przejęcie przez PKS pełnego zastępstwa jednostek CRS przy odbiorze towarów z central branżowych — towarów zarówno opakowanych jak i nieopakowanych. Zastępstwo to miało polegać na ustalaniu zgodności dostawy z fakturą i na utrzymywaniu przez PKS bezpośredniego kontaktu z CRS odnośnie terminów dostawy itp.

Na tle obu referatów wywiązała się ożywiona dyskusja, w której poruszano zarówno dotychczasowe doświadczenia (a szczególnie doświadczenia z terenu okręgu Poznańskiego i Lubelskiego), jak i formy przyszłej współpracy.

Dyskusja wykazała, że poza terenem Okręgu Poznańskiego, gdzie, z małymi wyjątkami, współpraca oparta o pełne wzajemne zrozumienie i pomoc układa się jak najlepiej — w wielu miejscowościach układa się ona niewłaściwie ze szkoda dla dobra całości sprawy. Tym niemniej w dyskusji niejednokrotnie podkreślano, że stan ulega stalej poprawie i widoczne jest coraz większe wzajemne zrozumienie trudności, jakie napotyka w pracy swej zarówno PKS jak i CRS.

Jako na typowe niedociągnięcia PKS wskazano niepunktualne podstawianie lub w ogóle niepodstawianie taboru, odmowę przewozu po złych drogach i niewłaściwy często stosunek do mienia społecznego jak np. niechęć do podpisywania pokwitowań na odebrany do przewozu towar itp. Poza tym jednostki PKS niechętnie ustosunkowują się do zawierania umów, przedkładając nad to pracę dorywczą, umożliwiającą im odstępowanie od prac niezgodnych z założeniami planu produkcyjnego, jeżeli uda się im uzyskać pracę odpowiadającą zaplanowanym wskaźnikom.

Jako typowe niedociągnięcia jednostek CRS wskazano — brak planowości w pracy, występującą często chęć korzystania z usług PKS jedynie w chwili szczytowego nasilenia przewozów, nagminnie występujące przetrzymywanie taboru pod naladunkiem lub wyładunkiem itp.

Obie strony (CRS i PKS), jako na szczególnie trudne, wymagające bardzo precyzyjnego rozwiązania, zagalnie nie wskazywały na odbiór towarów z Central Branżowych. Radykalnym pokonaniem trudności byłoby pojemnikowanie wszystkich przesyłek, co jednakże jeszcze obecnie ze względów technicznych nie jest możliwe.

Dyskusję podsumował ob. dyr. Zwerdling. Dyr. Zwerdling stwierdził, że dyskusja pomimo, iż wykazała wiele trudności występujących w terenie, nie zakwestionowała jednakże podstawowego założenia referatów wstępnych — konieczności i warunków zawarcia umowy generalnej na szczeblu centralnym i następnie opartych o nią umów szczegółowych.

W wyniku narady zostały zaproponowane przez dyr. Zwerdlinga i przyjęte przez zebranych wnioski: powołania komisji roboczej złożonej z przedstawicieli CRS i PKS, której zadaniem będzie ustalenie umownych warunków współpracy pomiędzy CRS a PKS; ze względu na prawidłowy dotychczasowy rozwój współpracy w okręgu poznańskim — skierowanie tam celem zaznajomienia się z doświadczeniami przedstawicieli innych okręgów CRS i PKS; zacieśnienie szczególnie w okresie przewozów jesiennych, kontaktów pomiędzy przedstawicielami CRS i PKS.

Na zakończenie narady zebrani podjęli uchwałę stwierdzającą, że poprzez zacieśnienie wzajemnej współpracy, usprawnienie organizacyjne i lepsze niż dotychczas wykorzystanie środków transportowych przyczynią się do dalszego usprawnienia wymiany towarowej pomiędzy miastem i wsią.

PKS OKRĘGU LUBELSKIEGO PRZYGOTOWUJE SIĘ DO PRZEWÓZÓW JESIENNYCH

(LiK) Przygotowania do przewozów jesiennych w lubelskiej PKS już się rozpoczęły. Obok organizowania przewozów taborem PKS, wiele uwagi poświęca się punktom kontrolno-ekspedycyjnym placówek spedycyjnych, mającym na celu wykorzystanie próżnych przebiegów w przewozach między osiedlami.

Punkty kontrolno-ekspedycyjne powstały na lubelszczyźnie w roku 1953. Miały one wówczas charakter czysto doświadczalny. W roku 1954 punkty te zostały wzmocnione, a zakres ich działania znacznie rozszerzony. Szczególnie

ożywioną działalność wykazują punkty te w okresie przewozów jesiennych.

Pracownicy PKS upoważnieni przez WRN do kontroli wykorzystania taboru, działają w pobliżu składów ziemio-plodów. Zatrzymują oni samochody ciężarowe jadące bez ładunku w kierunku miejsca przeznaczenia ziemiopłodów i skierowują je pod załadunek. Wobec tego, że przewozy te dokonywane są w większości w granicach jednego powiatu, a więc na terenie działalności taboru resortowego, w ten sposób przewożone są taborem resortowym poważne ilości ziemiopłodów.

Działalność punktów kontrolno-ekspedycyjnych w okresie przewozów jesiennych poprzedza akcja przygotowania. Jest to analiza terenu w celu właściwszej lokalizacji punktów, przygotowanie tablic informacyjnych, które powinny znajdować się przed każdym punktem kontrolno-ekspedycyjnym, przeprowadzanie szkolenia wytypowanych pracowników w zakresie właściwego dysponowania taboru, obliczenia należności itd.

Założenia planowe przewidują w br. wysłanie poprzez punkty kontrolno-ekspedycyjne 2 razy więcej ziemiopłodów aniżeli w roku ubiegłym. Wpłyne to w dużym stopniu na przyspieszenie ich dostawy do fabryk i magazynów.

Na zakończenie jeszcze kilka słów o zasadniczych trudnościach. Największym wrogiem samochodu jest zły stan dróg. Większość dojazdów do zyspów ziemiopłodów na terenie lubelszczyzny nie jest wybudowana, a często nawet nie wysypana żużlem. W czasie deszczu stan dojazdów uniemożliwia podstawienie samochodów pod załadunek. Opóźnia to poważnie przewozy. Zainteresowane instytucje jak cukrownictwo, PZGS i GS od szeregu lat nie reagują na interwencje PKS w tej sprawie. Wybrukowanie podjazdów i oświetlenie zyspów znacznie przyspieszyłoby i usprawniło przewozy jesienne, jednocześnie zapobiegając niszczeniu taboru samochodowego. Poza tym zdarzają się jeszcze przypadki niechęci kierowców do przewozu ładunków zleconych przez punkty kontrolno-ekspedycyjne. Należy przeprowadzić wobec tego szeroką akcję uświadamiającą, wyjaśniając znaczenie przewozów jesiennych dla gospodarki narodowej oraz wykazując korzyści materialne wypływające z dokonanych przewozów.

Od właściwego przygotowania przewozów jesiennych, wzajemnej współpracy zainteresowanych przedsiębiorstw między sobą i z WKPG i PWRN zależy sprawną realizacją zadania o podstawowym znaczeniu gospodarczym — realizacja przewozów jesiennych.

AKORD ZESPOŁOWY PODWYŻSZA ZAROBKI PRACOWNIKOM PKS

(MM) Na stacji obsługi PKS Szczecinie wprowadzono nowy system wynagrodzenia pracowników. Zamiast indywidualnego akordu stosuje się tu akord zespołowy, polegający na kolektywnym utrzymaniu samochodów w jak najlepszej sprawności technicznej. Zarobki mechaników uzależnione zostały od stopnia technicznej gotowości taboru a nie od wykonywanych napraw. Ten system oceny pracy ma duży wpływ na lepsze i sumienniejsze naprawianie samochodów, oraz zachęca do przeglądu taboru.

Dzięki systemowi zespołowego akordu, gotowość techniczna taboru w Szczecińskiej Ekspozyturze PKS poprawiła się w porównaniu z miesiącem majem i czerwcem. Wiecej wykwalifikowani pracownicy zorganizowali pomoc dla mniej wykwalifikowanych, zacieśniła się współpraca z kierowcami i nie ma już obecnie pracowników, którzy chęli by wrócić do starego systemu pracy i wynagrodzeń.

POWOŁANIE RADY NAUKOWO-TECHNICZNEJ DLA NIESIENIA POMOCY KLUBOM RACJONALIZACJI I TECHNIKI NA WYBRZEŻU

Zarząd Główny Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi w Gdańsku w realizacji Uchwał Centralnej Rady Związków Zawodowych oraz uchwały II Zjazdu Zarządu Głównego Zw. Zaw. Prac. Żeglugi w dniu 2 lipca powołał do życia radę naukowo-techniczną przy Zarządzie Głównym. Celem Rady Naukowo-Technicznej jest niesienie pomocy naszym klubom racjonalizacji i techniki pracowniczey w rozwiązywaniu problemowych zadań. W skład prezydium rady Naukowo-Technicznej wchodzi jako prze-

wodniczący członek Prezydium Zarządu Głównego Zw. Zaw. Prac. Żeglugi inż. Kostrzewski ze Stoczni Remontowej w Gdyni, V-ce przewodniczący prof. Ocioszyński z Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Sopocie, jak I-szy Sekretarz inż. Kossakowski SIMP, jako II-gi Sekretarz Sikorski pracownik Zarządu Głównego Zw. Zaw. Prac. Żeglugi.

Powołana Rada Naukowo-Techniczna przy Zarządzie Głównym niewątpliwie przyczyni się do poprawy pracy Klubów Racjonalizacji Techniki i Zakładowych Komórek Wynalazczości oraz przyspieszy poprzez swój wkład w nierozpatrzone wnioski racjonalizatorów na poszczególnych Zakładach i spowoduje ich jak najszybsze rozpatrzenie. Poza tym, jako ciało doradcze, Rada Naukowo-Techniczna pomoże w rozwiązywaniu trudnych problemów, stojących przed Ministerstwem Żeglugi.

PŁO WYKONAŁY PÓŁROCZNY PLAN PRZEWÓZÓW

Według wstępnych obliczeń, Polskie Linie Oceaniczne wykonały półroczny plan przewozów w 137% w tonach, w 109 proc. w tonomilach oraz w 107 proc. we wpływach.

Wiele statków przekroczyło poważnie swe planowe zadania. Na czoło wysunęły się załogi: s/s „Jarosław Dąbrowski” — 159 proc. w tonach i 154 proc. w tonomilach; s/s „Białystok” — 139 proc. w tonach i 137 proc. w tonomilach; „Marchlewski” — 153 proc. w tonach i 123 proc. w tonomilach; „Hugo Koliataj” — 122 proc. w tonach i 124 proc. w tonomilach oraz „Warmia” — 143 proc. w tonach i 112 proc. w tonomilach.

PIERWSZY POLSKI HOŁOWNIK MOTOROWY

Ostatnio baseny Stoczni Rzecznej w Głogowie opuścił prototyp nowego holownika motorowego. Holownik zbudowany całkowicie w kraju, wyposażony jest w silniki o mocy 300 KM z zastosowaniem — rzadko u nas spotykanych — dysz Korty.

Żałoga Stoczni przystąpiła obecnie do produkcji pierwszej serii jednostek tego typu, które w dużym stopniu powiększą i unowocześnią tabor naszej żeglugi śródlądowej.

Zakończenie budowy nowego holownika motorowego jest dużym sukcesem załogi Stoczni Rzecznej w Głogowie. Osiągnięcie to nabiera tym większego znaczenia, że przekazanie jednostki do eksploatacji łączy się z 10-leciem Polski Ludowej, z coraz bujniejszym rozwojem gospodarki socjalistycznej.

Nowy holownik, który otrzymał nazwę „Jarosław”, po odbyciu próbnego rejsu wejdzie do eksploatacji w Żegludzie na Odrze.

TYSIĘCZNY STATEK W BR. OBSŁUŻYLI MAKLERZY MORSKIEJ AGENCJI

W dniu 27 lipca o godzinie 20 wszedł do portu gdyńskiego statek PŻM — „Oksywie”, klarowany na zlecenie armatora przez Biuro Portowe Morskiej Agencji w Gdyni. Jest to tysięczny statek w bieżącym roku obsługiwany przez pracowników Morskiej Agencji. Statek ładuje przy nabrzeżu polskim drobnicę do portów skandynawskich.

PONAD 25 TYS. PASAŻERÓW PRZEWIOZŁY STATKI ŻEGLUGI PRZYBRZEŻNEJ

Statki wycieczkowe Polskiej Żeglugi Przybrzeżnej, łączące Gdańsk, Sopot i Gdynię z najpiękniejszymi miejscowościami wypoczynkowymi Wybrzeża Gdańskiego i Półwyspu Helskiego, przewiozły w bieżącym sezonie ponad ćwierć miliona pasażerów. Turyści z całej Polski najchętniej biorą udział w wycieczkach na trasach morskich Gdynia — Hel — Gdańsk — Sopot — Gdynia oraz zwiedzają porty Gdyni i Gdańska.

Dużym powodzeniem cieszą się również organizowane na statku wycieczkowym „Panna Wodna” czterogodzinne rejsy rozrywkowe. W rejsach tych po Zatoce Gdańskiej uczestniczyło około 500 osób.

PODPISANIE UMOWY LOTNICZEJ POMIĘDZY RZĄDAMI PRL A NRD

(MM) W dniach od 16 do 21 czerwca 1955 r. odbyły się w Berlinie — w atmosferze serdecznej przyjaźni i wzajemnego zrozumienia — rokowania między delegacjami PRL a NRD w sprawie komunikacji lotniczej między obu państwami. W wyniku rokowań w dniu 20 czerwca 1955 r. podpisana została umowa o żegludze powietrznej między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Niemiecką Republiką Demokratyczną.

W imieniu Rządu PRL umowę podpisał Minister Transportu Drogowego i Lotniczego Jan Rustecki, a w imieniu Rządu NRD Minister Spraw Wewnętrznych Rudolf Menzel.

Umowa reguluje również sprawy lotnictwa sportowego jak: przelotów i lądowań samolotów sportowych na terytorium układających się stron w ramach zawodów sportowych oraz innych imprez sportowych.

Jednocześnie umowa przewiduje wymianę doświadczeń we wszystkich dziedzinach życia lotniczo-sportowego, a szczególnie w zakresie techniki lotniczej.

Podpisanie umowy jest dalszym krokiem w dążeniu do umocnienia stosunków między obu krajami.

Jak pracują nasi transportowcy

PRZODUJĄCY KOLEJARZE DOKP ŁÓDŹ

(O) Dzięki rozwojowi współzawodnictwa pracy na PKP, na wszystkich węzłach i stacjach „wyrastają” przodownicy pracy, którzy mogą się poszczycić poważnymi osiągnięciami produkcyjnymi i służą przykładem innym kolegom.

Np. w DOKP Łódź wyróżnili się ostatnio liczni pracownicy służby ruchu i mechanicznej. M. in. ustawiacz st. Częstochowa Towarowa ob. Stefan Chrzęstek przetoczył bezawaryjnie od stycznia do lipca br. — 73.194 wagonów. Marian Łukowicz — dyspozytor odcinkowy węzła Ostrów Wlkp., wyróżnił się w operatywnym prowadzeniu pociągów metodą Kutafina i Sudnikowa.

Poważne sukcesy mają do zanotowania maszyniści łódzcy. Jan Łagoda st. maszynista parowozu Tkt 48 z parowozowni Kępno spala przeciętnie 52 proc. mułu węglowego i oszczędza 66 ton węgla miesięcznie; Czesław Graczyk — st. maszynista parowozu 01 49 z parowozowni Ostrów Wlkp. spala przeciętnie 45 proc. mułu węglowego i oszczędza 32 tony węgla miesięcznie; Antoni Lamprycht, st. maszynista parowozu Okl 1 z Łodzi Kaliskiej — zaoszczędził w ciągu jednego kwartału 57,2 ton węgla a Henryk Wasz-

czuk — st. maszynista parowozu Ty 246 z parowozowni Karsznica spalił w ciągu 5 miesięcy br. — 154,2 ton mułu i pracuje stale pod hasłem „mój parowóz świadczy o mnie”, utrzymując go we wzorowym stanie technicznym.

PAROWOZOWNIA ŁAZY WALCZY O OBNIŻKĘ KOSZTÓW WŁASNYCH

(O) Żałoga parowozowni Łazy podjęła szereg cennych zobowiązań, których realizacja — do końca br. — przyniesie zmniejszenie kosztów własnych o około 10 tys. zł. W ramach tych zobowiązań przeszło 250 maszynistów i pomocników maszynistów podjęło się zwiększyć obciążenie woznych przez siebie pociągów towarowych w granicach od 50 do 400 ton i postanowiło przeprowadzać częste konsultacje dla wzajemnej wymiany doświadczeń drużyn parowozowych na odcinku oszczędności paliwa.

Brygady zatrudnione na kanale oczyszczkowym, w trosce o przyspieszenie obrotu parowozów, zobowiązały się skrócić czas obrządzania i postoju każdego parowozu o pół godziny.

Ponadto instruktorzy — w związku ze zbliżającą się kampanią przewozów jesiennych zobowiązali się przeszkolić 30 pracowników niewykwalifikowanych na palaczy oraz 10 palaczy na pomocników maszynistów. Komórka wynalazczości podjęła się zorganizować kursy fachowe dla rzemieślników oraz szkołę przodownictwa pracy.

KOLEJARZE WĘZŁA GDYNIA—PORT NAJLEPSI W KRAJU

W sali Domu Kolejarza w Gdyni odbyło się wręczenie sztandaru przechodniego Centralnej Rady Związków Zawodowych zwycięskiej załogi węzła PKP Gdynia-Port, która we współzawodnictwie za I kwartał br. zajęła wśród 35 węzłów PKP w kraju I miejsce.

Na uroczystość przybyli licznie kolejarze gdyńscy. Obecni byli również: sekretarz Zarządu Głównego Zw. Zaw. Kolejarzy ob. Cz. Tułowiecki, przedstawiciel Min. Kolei ob. Józef Jabłoński, dyrektor DOKP w Gdańsku ob. J. Kryński, sekretarz KMPZPR w Gdyni ob. St. Miłokajczyk oraz zaproszeni goście.

Po referacie na temat osiągnięć załogi PKP Gdynia-Port, wygłoszonym przez naczelnika oddziału eksploatacji PKP Gdynia ob. B. Pozorskiego, sekretarz CRZZ wręczył sztandar przechodni, który był poprzednio w rękach załogi węzła PKP Rzeszów, delegacji kolejarzy Gdynia-Port, ob. ob. Gamrotowi, Bławatowi i Frymarkowi — znanym przodownikom pracy.

Z okazji uroczystości 148 pracowników otrzymało wysokie nagrody pieniężne, przyznane przez Centralną Radę Zw. Zaw. i dyrektora DOKP w Gdańsku.

MASZYNISTA URATOWAŁ PRZED KATASTROFĄ

Pasażerowie pociągu paśpiesznego zdążającego w końcu czerwca z Gdańska do Szczecina nie wiedzieli, że ich życiu tej nocy o godz. 2 minut 40 zagrażało niebezpieczeństwo. Tylko dzięki przytomności umysłu maszynisty Anatola Boguszewicza udało się uniknąć groźnej katastrofy.

Pociąg pośpieszny, jadąc z przepisową szybkością 90 km na godzinę, zbliżał się do małej stacyjki Wiekowo. Maszynista nie zwalniał biegu, ponieważ sygnał wskazywał drogę wolną. Tymczasem skutkiem złego nastawienia zwrotnicy pociąg został skierowany na tor boczny.

Przytomnemu maszyniście parowozu Dyrekcja Kolei złożyła serdeczne podziękowania i przyznała premię pieniężną.

TRANSPORT DROGOWY

KIEROWCY PKS OSZCZĘDZAJĄ PALIWO

(MM) Realizując uchwały ostatniej konferencji partyjno ekonomicznej, pracownicy Ekspozytury Towarowej PKS w Gorzowie obniżyli w roku bieżącym koszty własne o 2,3 proc. Za oszczędność paliwa wyróżnieni zostali kierowcy: Feliks Szubarczyk, który na samochodzie marki „Skoda” zaoszczędził 7891 litrów, Marian Sionecki — 1046 litrów, Edward Piasecki — 1030 litrów, Edward Korsak — 988 litrów i wielu innych.

Za dobre osiągnięcia we współzawodnictwie i obniżce kosztów własnych Ekspozytura Towarowa PKS w Gorzowie zdobyła proporzec przechodni.

Plan akumulacji wykonany został przez Ekspozyturę w 145,6 proc.

CZOŁOWI KIEROWCY W PKS

Aby uzyskać tytuł najlepszego kierowcy w skali całego Przedsiębiorstwa — kierowcy muszą wykazać się poważnymi osiągnięciami w swej pracy. Spośród kandydujących kierowców do takiego tytułu na czołowe miejsce wysunęli się w roku bież. następujący kierowcy:

1. w ruchu towarowym — kierowca Antoni Dec z Ekspozytury PKS w Gdyni, który w okresie od 1949 do 31 maja

1955 roku na samochodzie ciężarowym marki Fiat nr inw. 7184 uzyskał przebieg 309.457 km, osiągając w tym czasie średnią gotowość techniczną 0,874. Kierowca ten osiągał w ciągu kilku lat wybitne wyniki eksploatacyjne. Za te osiągnięcia w pracy i wzorową postawę został mu przyznany tytuł najlepszego kierowcy w ruchu towarowym w PKS we współzawodnictwie za I kw. 1955 roku.

2. W ruchu osobowym — kierowca Franciszek Brych z Ekspozytury Osobowej w Poznaniu, który w okresie od 1952 do 31 maja 1955 roku na autobusie marki Chausson nr inw. 5877 uzyskał przebieg po naprawie głównej 300.713 km. Plan eksploatacyjny na I kwartał rb. wykonał w os. bokilometrach w 120,8%, w osobach — 141,2%. W omawianym okresie uzyskał średnią gotowość techniczną 0,965. Te osiągnięcia były podstawą przyznania mu tytułu najlepszego kierowcy w ruchu osobowym w PKS za I kwartał 1955 roku.

AL.

PORTY I ŻEGLUGA

ODZNACZENIE ZASŁUŻONYCH PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Na zakończenie Dni Morza w wielkiej hali „Gwardia” w Warszawie odbyła się uroczysta akademia, w czasie której wiceminister Żegluga Stanisław Bukowski udekorował 19 zasłużonych pracowników żegluga odznaczeniami państwowymi. Złotymi Krzyżami Zasługi udekorowani zostali: b. kapitan Polskich Linii Oceanicznych St. Łabęcki, szypier statku Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor” A. Sokołowski, kapitan jednego ze statków Żegluga na Wiśle B. Chojnowski.

Ponadto 16 pracowników żegluga, portów i Żegluga na Wiśle otrzymało Srebrne i Brązowe Krzyże Zasługi oraz Medale 10-lecia.

TANKOWIEC „KARPATY” PRZODUJĄCYM STATKIEM PŁO

Załoga tankowca „Karpaty” w II kwartale br. wykonała plan przewozów zarówno w tonach, jak i w tonomilach w 111 proc., zaoszczędziła ponad 50 ton paliwa, osiągnęła wysoką gotowość techniczną jednostki, przeprowadziła wiele remontów we własnym zakresie oraz zgłosiła 4 wnioski racjonalizatorskie, które zostały zatwierdzone. W tym czasie statek przez trzy miesiące znajdował się w długich rejsach i nie zawijał do portu macierzystego.

Biorąc pod uwagę te osiągnięcia, jak również ciężkie warunki rejsów w klimacie tropikalnym, Komisja współzawodnictwa przy Polskich Linjach Oceanicznych przyznała załodze „Karpaty” pierwsze miejsce we współzawodnictwie pracy w II kwartale br. Tym samym załoga tankowca „Karpaty” zdobyła dla swego statku tytuł przodującego w PŁO.

Drugie miejsce we współzawodnictwie w II kwartale uzyskała załoga statku „Kiliński”, a trzecie — marynarze ze statku „Współpraca”.

ROK NA WODACH WIETNAMU. NIEZWYKŁY WYCZYN „KILIŃSKIEGO”

Na wodach ludowego Wietnamu zakończył rejsy statek Polskiej Marynarki Handlowej „Kiliński”. Wykonał on ok. 80 proc. ogólnej ilości przewozów z południa na północ kraju, głównie wojska z pełnym sprzętem łącznie z ciężką artylerią i słoniami. Mimo że „Kiliński” jest statkiem towarowym, musiał zabierać za każdym rejsiem do 5 tys. ludzi, co wymagało przewyższania niezwykle trudności organizacyjnych. Trudności te potęgowała konieczność dokonywania przeładunku z reguły na morzu, gdyż Wietnamska Republika Demokratyczna nie dysponowała jeszcze odpowiednim portem morskim.

Pracując przez rok w trudnych warunkach tropikalnych, załoga „Kilińskiego” dokonała wyczynu niezwykłego w skali żegluga światowej.

W początkach lipca br. na półkach księgarskich ukazała się nakładem Wydawnictw Komunikacyjnych książka ob. Zbigniewa Wojtkowskiego pt. „Planowanie przewozów różnymi środkami lokomocji”. Autor postawił sobie zadanie kompleksowego przedstawienia metod sporządzania planów przewozowych przede wszystkim przez użytkownika usług transportowych, tj. nadawcę masy towarowej.

Książka ta przez stosunkowo przystępne naświetlenie tak zasadniczego zagadnienia dla każdego transportowca, jak i dla jednostek gospodarki narodowej, planujących przewozy, przeznaczona jest zarówno dla pracowników komórek transportowych, jak również dla kierowników jednostek organizacyjnych oraz pracowników służb planowania, zbytu i zaopatrzenia.

Całość materiału została podzielona na dwie części: w 1-szej części omówione są ogólne zasady planowania przewozów, poszczególne metody opracowywania planu przewozów, bardzo aktualne zagadnienie racjonalizacji przewozów z definicją nieracjonalnego przewozu oraz zagadnienie nierównomierności przewozów, specjalnie rażąco występujące w dziedzinie transportu kolejowego. W części tej czytelnicy zaznajomią się z ogólnymi zasadami planowania przewozu ładunków, powiązaniem i ścisłą współzależnością tego planu z całością Narodowego Planu Gospodarczego oraz z podstawowymi zasadami ekonomiki transportu. Szczegółowo zostały omówione tutaj 4 stosowane metody planowania przewozów, wady i zalety poszczególnych metod oraz praktyczny sposób ich zastosowania w prowadzonych pracach nad planem przewozów. Autor słusznie podkreśla, że w stosowanych metodach coraz wyraźniej występują elementy metody bilansowej, co zapowiada pełne wprowadzenie bilansów ekonomiczno-transportowych, jako metody planowania przewozów. Podany został tutaj i szczegółowo omówiony rozwinęty wzór bilansu przewozowego, obrazujący przejście z wielkości produkcji z uwzględnieniem wszystkich czynników, mających wpływ na wielkość przewozów, na ostateczną wielkość przewozów w rozbiu na różne rodzaje środków transportu. Specjalnie szerokie potraktowanie przez autora materiału, dotyczącego zagadnień nieracjonalnych i nierównomiernych przewozów, miało na celu wykazanie ile szkód przynosi gospodarce narodowej ich stałe i masowe występowanie w naszych stosunkach gospodarczych oraz podanie konkretnych metod i form walki z nimi, którą podjąć powinni przede wszystkim nadawcy ładunków, jak również i przewoźnicy publiczni.

W części 2 autor omawia perspektywiczne, roczne i operatywne planowanie przewozów, niektóre zagadnienia planowania przewozów w transporcie kolejowym oraz kontrolę wykonania planów przewozowych. Uzasadniona jest tutaj niezbędność opracowywania perspektywicznych i wieloletnich planów przewozów, analogicznie jak i w innych dziedzinach gospodarki socjalistycznej. Następnie szczegółowo są omówione metodologia i tryb opracowywania projektu NPG oraz podane są dane z ogólnej części tabelarycznej NPG na rok 1955 w zakresie przewozu ładunków oraz z części, dotyczących poszczególnych resortów transportowych. Kolejno omawia autor zasady, którymi należy się kierować przy sporządzaniu planu rocznego oraz układ formularzy, na których jest on opracowywany, w oparciu o nową instrukcję i zarządzenie nr 190 Przewodniczącego PKPG z dnia 14.7. 1953 r. wydane w tej sprawie. Zasadniczy rozdział książki o operatywnym planowaniu przewozów potraktowany został wyczerpująco. Przechodząc od chronologicznego omówienia zasad przepisów regulujących dotychczas to zagadnienie w zakresie przewozów kolejami normalnotorowymi, żegluga śródlądową oraz w PKS, autor podkreśla różnice istniejące w metodach i trybie opracowywania planów przewozu ładunków tymi środkami transportu, jako wynik opracowania tych metod na różnych etapach rozwoju naszego transportu. Słusznie zupełnie najwięcej miejsca poświęcone zostało omówieniu metodologii i trybu opracowywania operatywnych planów przewozowych w oparciu o ustalony zarządzeniem nr 295 Przewodniczącego PKPG jednolity system planowania przewozów wszystkimi środkami transportu śródlądowego tak w trybie planowania centralnego, jak i terenowego.

Zdaniem naszym jest to najcenniejsza część pracy ob. Wojtkowskiego, gdyż ona właśnie wykorzystana będzie

praktycznie w codziennej pracy planistycznej przez szerokie rzesze transportowców. Szkoda tylko, że w tej najważniejszej części książki autor opuścił zupełnie omówienie formularzy wzorów i zasad, dotyczących wyliczania zdolności przewozowej własnego taboru samochodowego dla przewozu ładunków i ludzi. Mimo to, że zagadnienie to dotyczy techniczno-eksploatacyjnej części planu transportu niemniej, jako składowa część bilansu przewozowego, której prawidłowe opracowanie i wyliczenie tyle trudu sprawia w praktyce transportowcom, a jednocześnie jest zagadnieniem występującym w większości jednostek gospodarczych planujących przewozy — właśnie w tej książce traktującej przystępnie i praktycznie o całości zagadnień planowania przewozów, winno być odpowiednio uwzględnione. Również tutaj, zdaniem naszym, autor powinien w interpretacji swojej obowiązujących przepisów o planowaniu przewozów kolejowych wyjaśnić, jak należy postępować w praktyce z rozbieżnością terminów, wynikających z terminarza składania planów miesięcznych zawiadomom stacji. Również należy zwrócić uwagę na błędne podanie na str. 79—80 i 82—84 w bocznych wzorów Nr 2, 3, 4, 5, 6 w rubryce: Lp liter A, B, C, gdyż sprawia to wrażenie, że na wzorach tych, ustalających wielkość przewozów poszczególnymi środkami transportu, wymagane jest ujęcie rodzaju ładunków w zasadniczym rozbiu wg źródeł pochodzenia ładunków (z produkcji, z zaopatrzenia mat.-tech. i innych).

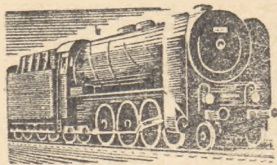
Tymczasem ten układ obowiązuje wyłącznie w formularzu nr 1, który jest zestawieniem pomocniczym i wyjściowym do planu przewozu ładunków. W okresie oddania książki do druku uległy pewnym zmianom obowiązujące przepisy z zakresu planowania transportu drogowego, w wyniku czego anulowany został obowiązek opracowywania przez jednostki gospodarcze miesięcznych planów przewozowych tymi środkami transportu, natomiast wprowadzono obowiązek składania 7-dniowych planów — zapotrzebowań na usługi obcego transportu drogowego. Dla podkreślenia specjalnej roli, jaką kolej odgrywa w zespole innych środków transportu naszego kraju, autor poświęca specjalną uwagę omówieniu zasadniczych momentów planowania przewozów kolejowych w świetle nowego kolejowego prawa przewozowego, wprowadzonego w życie z dniem 1.I.1954 r. Dekretem o przewoźności osób i przesyłek na PKP. Autor porusza tutaj zagadnienie marszrutyzacji przewozów oraz, jako podstawę dla polepszenia eksploatacyjno-technicznej pracy kolei — zagadnienie bliskiej przyszłości — planowanie kierunkowe przewozów, podkreślając, że walka o systematyczne wykonywanie planu przewozów, organizowanie wykonania planu oraz stała kontrola przebiegu jego wykonania, to składowe części planowania przewozów; autor omawia jeden z elementów kontroli, tj. obowiązującą sprawozdawczość GUS z zakresu wykonania planu przewozu ładunków ze specjalnym uwzględnieniem transportu kolejowego.

Całość materiału, opracowanego bardzo szeroko i starannie, w każdym rozdziale nawiązuje do istniejącej sytuacji w ZSRR, gdzie zagadnienie planowania przewozu ładunków oraz dyscypliny przewozowej specjalnie mocno postawione, słusznie podawane jest nam za wzór.

Reasumując powyższe uwagi, stwierdzić należy, że książka ob. Wojtkowskiego jest wartościowym i udanym wkładem pracy w kierunku popularyzacji i praktycznego wyłożenia zagadnień planowania przewozów dla codziennego użytku zarówno szerokich rzesz transportowców, jak i kierowników jednostek gospodarczych oraz pracowników służby planowania, zbytu i zaopatrzenia. Jak nas już obecnie dochodzą głosy z terenu, pracownicy służby transportu z ogromnym zadowoleniem przyjęli ukazanie się tak potrzebnej im pracy. Postulować tutaj tylko należy, aby książka ob. Wojtkowskiego po uwzględnieniu nowych przepisów z zakresu planowania przewozów w transporcie drogowym oraz rozszerzona o zagadnienie planowania zdolności przewozowej własnego taboru samochodowego ukazała się w nowym wydaniu dla ułatwienia i podniesienia poziomu pracy szerokich rzesz transportowców.

A przy okazji prosimy o zmianę tytułu na bardziej szczęśliwy — proponujemy: „Planowanie przewozu ładunków w transporcie śródlądowym”. Opr. W. Gajewski

Z prasy fachowej



W lipcowym numerze „Przeglądu Kolejowego” ukazał się artykuł A. Sznajdera pt. „O dalszy rozwój marszrutyzacji przewozów towarowych”, w którym autor omawia rozwój marszrutyzacji na PKP i możliwości dalszego jej rozwoju.

Ze względu na korzyści jakie daje marszrutyzacja przewozów nie tylko kolei, lecz również nadawcom przesyłek, artykuł ten zainteresuje niewątpliwie szerzący ogół Czytelników.

Również ciekawy jest artykuł T. Świderskiego pt. „O podwyższenie wskaźników załadunku statycznego i dynamicznego wagonów”. Mimo tak groźnego tytułu, zagadnienie jest w zasadzie zupełnie proste, chodzi mianowicie o lepsze wykorzystanie ładowności wagonów. Autor omawia dotychczasowe kształtowanie się tych wskaźników i możliwości poprawy wykorzystania ładowności wagonów.

Artykuł Prof. Langroda pt. „Kilka aktualnych zagadnień hamulcowych”, poruszający problem sposobu określenia ciężaru hamującego pociągów, oraz uwagi do artykułu mgr inż. S. Fleszara, zainteresują specjalistów od tych zagadnień.

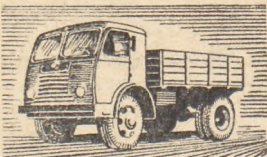
Podobnie artykuł mgr inż. S. Grzybowski pt. „Pionowe naciski dynamiczne na szyny kół lokomotyw elektrycznych i ich wpływ na dopuszczalną szybkość pociągów” porusza zagadnienia bardzo ciekawe, niemniej jednak wymagające odpowiedniego przygotowania technicznego.

Z pozostałych artykułów wymienić należy artykuł mgr inż. W. Grobickiego pt. „Doświadczenia w stosowaniu podkładów betonowych na kolejach zagranicznych”, który wzbudzi zainteresowanie wśród Czytelników, ze względu na próby przeprowadzane na PKP.

„Ruchowo - Handlowy Przegląd Kolejowy” z miesiąca lipca zawiera m. in. artykuł mgr J. Bufliego pt. „O planie technicznym pracy kolei”, w którym autor omawia istotę planu technicznego i jego znaczenie. Artykuł ten otwiera cykl artykułów omawiających zagadnienia planu technicznego, które będą zamieszczane w następnych numerach tego miesięcznika.

Inż. S. Michałowicz w artykule „Służba ruchu przed przewozami jesiennymi” omawia przygotowania kolei do tegorocznych przewozów jesiennych.

Ten sam temat porusza mgr. S. Omeljanuk w artykule „Służba handlowa przed przewozami jesiennymi”.



Większość artykułów zamieszczonych w lipcowym numerze „Motoryzacji”, to artykuły poświęcone zagadnieniom technicznym. Znajdujemy w tym numerze omówienia takich tematów jak: optymalny stopień sprężania silników gaźnikowych, defektoskopia magnetyczna, o usystematyzowanie światła zewnętrznych samochodów, o usprawnienie produkcji części samochodowych w zakładach naprawczych, czy dwusuw w wtryskiem benzyny stanie się popularnym silnikiem do samochodów osobowych.

Poza tymi artykułami, ściśle technicznymi, znajdujemy w lipcowym numerze „Motoryzacji” reportaż z XXIV Międzynarodowych Targów Poznańskich, obejmujący opis techniczny pojazdów ekspozycyjnych w polskim pawilonie przemysłu motoryzacyjnego.

Poza tymi artykułami, ściśle technicznymi, znajdujemy w lipcowym numerze „Motoryzacji” reportaż z XXIV Międzynarodowych Targów Poznańskich, obejmujący opis techniczny pojazdów ekspozycyjnych w polskim pawilonie przemysłu motoryzacyjnego.

Uwagę naszych czytelników chcemy zwrócić na artykuł Mariana Grygołowicza i Franciszka Miączyńskiego, zatytułowany „Normowanie zużycia i gospodarka samochodowymi częściami zamiennymi”. W artykule tym

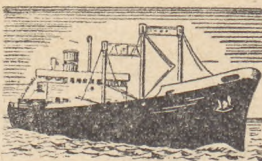
autorzy poruszają bardzo istotne dla nas zagadnienie, podkreślając niewłaściwości w gospodarce częściami zamiennymi i stawiając wnioski odnośnie jej ustawienia.

W artykule dyskusyjnym „Samochód służbowy czy taksówka”, mgr Bujniiewicz proponuje ograniczenie ilości samochodów osobowych służbowych, a stosowanie odpowiednich środków miejskich przewozów publicznych zabezpieczających potrzeby w zakresie służbowych przejazdów.

Andrzej Kostecki w artykule „Transport w przemyśle piekarniczym” wykazuje istniejące, jego zdaniem, braki i niewłaściwości w organizacji i pracy transportu w przemyśle piekarniczym oraz wysuwa wnioski uśprawniające.

„Technika Motoryzacyjna” w numerze czerwcowym zamieściła również dość obszerne ilustrowane zdjęciem opracowanie mgr inż. K. Dębskiego. „Przemysł motoryzacyjny na XXIV Międzynarodowych Targach Poznańskich w 1955 r.”.

W numerze lipcowym miesięcznika „Technika i Gospodarka Morska” opublikowane zostały dwa następujące artykuły interesujące transportowców.



Mgr B. Czerkawski w artykule „O właściwe planowanie stanu zatrudnienia w portach” podkreśla konieczność usprawnienia planowania pracy portów przez wprowadzenie stanowiska prac przeładunkowych jako podstawowego elementu

frontu prac przeładunkowych. Autor przy tym wyjaśnia pojęcie stanowiska prac przeładunkowych oraz omawia metodykę właściwego ustalenia stanu zatrudnienia w porcie w powiązaniu ze stanowiskami prac przeładunkowych.

Dr J. Łopuski w artykule pt. „Zejście statku z drogi” omawia przypadki uzasadnionego i nieuzasadnionego zejścia statku z drogi (dewiacji) i skutki prawne niedozwolonej dewiacji. Autor podkreśla aspekt ubezpieczeniowy tego zagadnienia.

W numerze lipcowym miesięcznika „Ekonomika i Organizacja pracy” ukazał się artykuł mgr inż. M. Reimana „Organizacja regeneracji i produkcji części w zakładach naprawy samochodów”. Autor przedstawia sytuację i poglądy istniejące dotychczas w sprawie organizacji napraw samochodowych w kraju, zatrzymując się na zagadnieniu regeneracji i produkcji części zamiennych.

W numerze kwietniowym miesięcznika „Ochrona Pracy” opublikowany został reportaż mgr M. Rojkowej „Gabinet ochrony pracy dla transportowców w Warszawie”, w którym autorka, oceniając dorobek gabinetu ochrony pracy przy jednej z ekspozycji warszawskich PKS, pragnęła przyczynić się do spopularyzowania tej tak ważnej w transporcie sprawy.

W numerze czerwcowym miesięcznika „Miasto” ukazały się dwa artykuły: Z. Lilpola „Uwagi o obliczaniu potoków pasażerskich w komunikacji miejskiej”, jako głos w dyskusji i opracowanie inż. M. Barbackiego „W sprawie metody planowania komunikacji miejskiej”. Wypowiedzią inż. Barbackiego redakcja mies. „Miasto” zamknęła dyskusję nad bardzo żywotnym zagadnieniem planowania miejskiej komunikacji masowej.

W numerze lipcowym miesięcznika „Miasto” T. Baniiewicz w artykule „Technika ruchu miejskiego, jako nowa gałąź wiedzy”, opierając się na przykładach niemieckich, stwierdza potrzebę zorganizowania u nas odpowiednich studiów i komórek naukowo - badawczych dla techniki ruchu miejskiego jako nowej u nas specjalności.

Cena egzemplarza 6 zł

