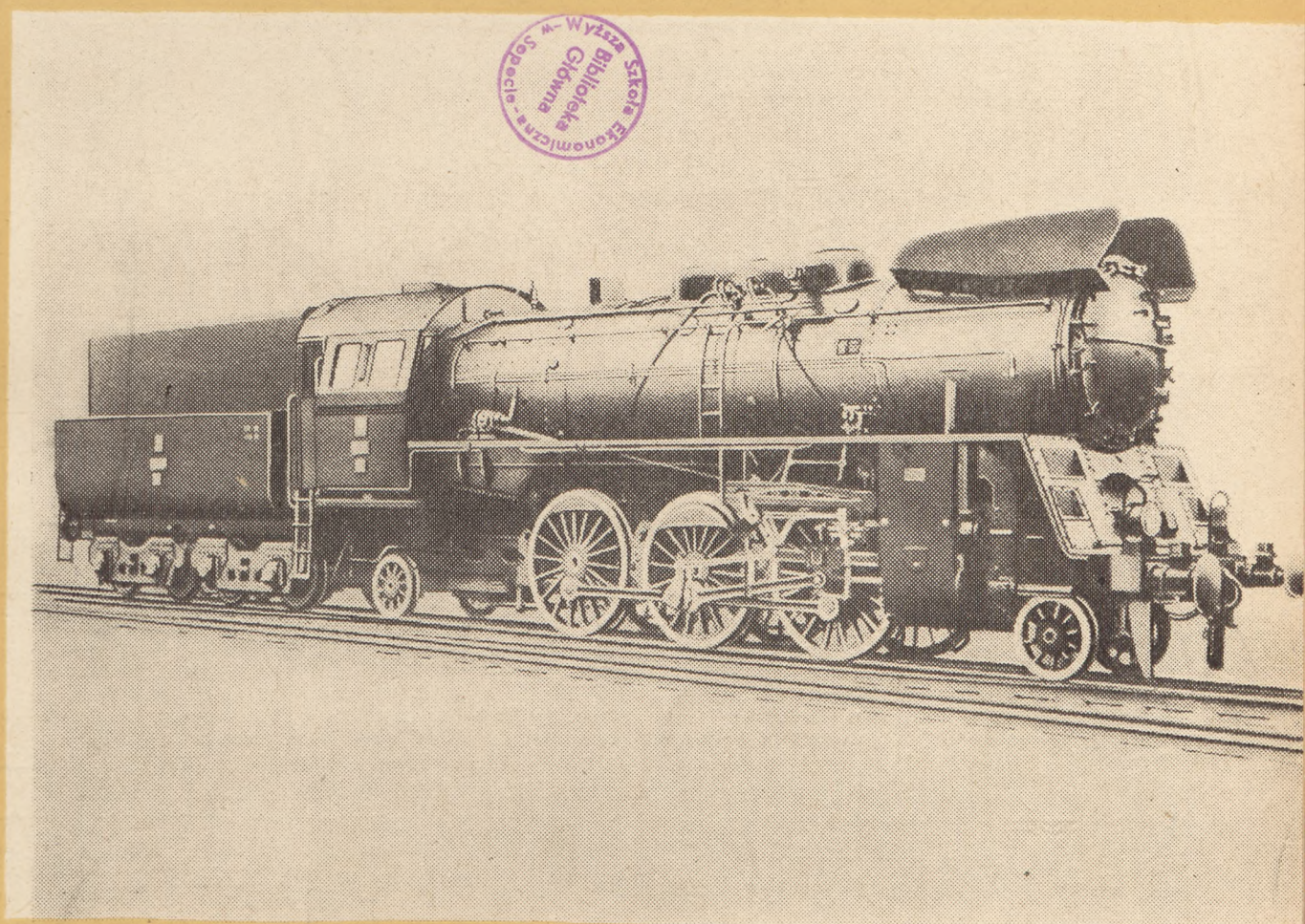


TRANSPORT

**MIESIĘCZNIK POŚWIECONY
EKONOMICIE TRANSPORTU**



ROK VII WARSZAWA PAŹDZIENIK 1955

Nr 10

	Str.
ZB. WOJTERKOWSKI — Niektóre problemy postępu technicznego w kolejnictwie	289
J. KOSZYK — O niektórych doświadczeniach ZSRR w zakresie transportu samochodowego	294
ST. GODOWSKI — Doświadczenia i wnioski z przewozów ziemiopłodów	296
E. DĘBSKI — Projektowanie urządzeń transportowych w zakładach przemysłowych	298
J. KOWALIK — Kierowanie zakładem transportu samochodowego	301
W. ANDRUSZKIEWICZ — Współpraca portów z koleją	303
M. ŻYLICZ — Rewizja konwencji warszawskiej o międzynarodowym przewozie lotniczym	305

TRANSPORTOWCY PISZA

T JAYKOWSKI — O przyspieszenie obrotu wagonów na bocznicach resortu hutnictwa	308
FR. KAZANECKI — Zapory przeciweksportowe	310
J. ŁAZOWSKI — Przewóz cementu luzem	310
A. ŁOŹNICKI — W sprawie taryfy samochodowej	311
OD NASZYCH KORESPONDENTÓW	311

DZIAŁ INFORMACYJNY

— Zmiana ładowności samochodu ciężarowego Star-20	312
— Zmiany przepisów o używaniu samochodów osobowych	313
— Dostarczanie samochodów osobowych dla służby zdrowia	313
— Premiowanie kierowców za oszczędność ogumienia	313
— Opłata za usługi świadczone przez „Orbis“	313
— Ogłaszane przez Polską Izbę Handlu Zagranicznego polskie zwyczaje portowe	313
— Normy państwowe dotyczące komunikacji	314
— Finansowanie drobnych inwestycji w zakresie mechanizacji i doskonalenia produkcji	314
— Gospodarka zużyтыми żarówkami	314
TARYFY I ZARZĄDZENIA	314

NOTATKI

E. TABACZYŃSKI — Wielkie pojazdy nieszynowe w komunikacji miejskiej	315
— Nowy popularny samochód NRD	317

KRONIKA

— Z prac ITS	317
— Likwidujemy niedociągnięcia przy wykorzystaniu wagonów	317
— Poważne niedociągnięcia w akcji przewozu zbóż	318
ODPOWIEDZI REDAKCJI	320

CO CZYTAĆ

S. WRÓBEL — Recenzja książki „Analiza wskaźników eksploatacji taboru kolejowego“	
A R. — „Podręcznik drogowy“	

(III str. okładki)

Z PRASY FACHOWEJ

(IV str. okładki)

Z d j ę c i e na pierwszej stronie okładki przedstawia parowóz polskiej produkcji OL 49.
 Z d j ę c i a na stronie 289 przedstawiają przodowników pracy w transporcie kolejowym.
 Z lewej strony zdjęcie przedstawia przodującego pracownika punktu rewidenckiego Warszawa - Praga Stefana Zielińskiego. Z prawej strony przodującego manewrowego stacji Częstochowa - Towarowa, Życińskiego Mariana, wyróżniającego się pracownika brygady ustawiacza Pędzicha, która zobowiązała się przetoczyć 300.000 wagonów bez awarii, a przetoczyła 396.000 wagonów.

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

Redaguje Komitet Redakcyjny

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

Sekretariat Redakcji czynny codziennie: tel. 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. 2145. B-6-125922.



ZB. WOJTERKOWSKI (Warszawa)

Niektóre problemy postępu technicznego w kolejnictwie

W okresie minionych dziesięciu lat transport kolejowy znacznie wzmocnił swoją bazę materiałowo-techniczną. Przemysł taboru kolejowego dostarczył kolei dziesiątki tysięcy wagonów towarowych różnych typów, wagony osobowe, nowoczesne parowozy, m. innymi ciężkie parowozy towarowe Ty-51, oraz pasażerskie 0149 i Tkt 48.

W wyniku dostaw taboru kolejowego nastąpiła widoczna poprawa w strukturze parku, szczególnie w zakresie wagonów towarowych. Tabor kolejowy, pracujący na naszych kolejach, wykazuje wysoki poziom techniczny oraz posiada duże walory eksploatacyjne. Zwiększa się udział wagonów towarowych o większej niż przeciętna nośności, a średnia ładowność wagonu towarowego stale, systematycznie wzrasta. Podobnie w parku wagonów osobowych coraz więcej znajduje się wagonów o nowoczesnej budowie, wygodnych, eksploatacyjnie korzystnych.

Polskie wagony i parowozy nie tylko obsługują krajową sieć, ale są przedmiotem eksportu do różnych krajów świata. Posiadamy już poważną sieć kolei zelektryfikowanych w węźle warszawskim i gdańskim oraz kończy się elektryfikację potężnej magistrali kolejowej łączącej Warszawę ze Śląskiem z odgałęzieniem do Łodzi. Wprowadziliśmy do eksploatacji trakcję spalinową, a przewozy dokonywane parową trakcją znacznie usprawniono.

W okresie minionego dziesięciolecia odbudowano i wybudowano szereg linii kolejowych, rozbudowano stacje i węzły, dokonano modernizacji linii kolejowych przez wprowadzenie nowoczesnych urządzeń zabezpieczenia i łączności. Podobnie wzmocniono nawierzchnię kolejową, wymieniając słabsze typy szyn na mocniejsze, dokonując wymiany podsypki piaskowo-żwirowej na tłuczniową, wzmacniając mosty i wymieniając rozjazdy.

W wyniku wzmocnienia bazy materiałowo-technicznej transportu oraz stałego usprawnienia pracy kolei — transport kolejowy pomyślnie w zasadzie obsługuje gospodarkę narodową, przyczyniając się do pomyślnych ogólnych wyników rozwoju naszej gospodarki narodowej.

O polepszeniu pracy eksploatacyjnej kolejnictwa świadczą wyniki osiągniętych wskaźników techniczno-eksploatacyjnych. W okresie pierwszych trzech lat Planu 6-letniego załadunek statyczny wagonu towarowego poprawił się o przeszło 22%, a obrót wagonu towarowego o 45%. Znacznie skrócono odległość przewozu 1 tony, co jest wyrazem występującej coraz silniej racjonalizacji przewozów oraz prawidłowości rozrzeszczania produkcji w naszym kraju.

Podobne pomyślne rezultaty uzyskali kolejarze w zakresie prowadzenia ciężkich pociągów, oszczędności w zużyciu węgla tracyjnego, wykorzystania parowozów itp.

Wzrastająca świadomość kolejarzy znalazła swój wyraz w szerokim rozwoju współzawodnictwa socjalistycznego, ruchu racjonalizatorskiego i nowatorskiego, co pozwoliło należycie wykorzystać dostarczoną przez

państwo nową technikę i w konsekwencji pozwoliło wykonywać stawiane przez Partię i Rząd zadania przewozowe.

Obok wprowadzonych maszyn i urządzeń, transport kolejowy wzmocnił i usprawnił pracę eksploatacyjną dzięki zastosowaniu przodujących metod eksploatacyjnych przez zastosowanie w szerokim zakresie procesów technologicznych i nowatorskich pomysłów przodujących kolejarzy.

Wprowadzenie marszrutyzacji nadawczej i technicznej przyczyniło się niewątpliwie do skrócenia czasu dostawy ładunków, skrócenia obrotu wagonu i postoju na stacjach rozrządowych i technicznych. Wprowadzenie pierścieniowej i pętlkowej jazdy przyczyniło się do zwiększenia dobowego przebiegu parowozu, a co za tym idzie, do zwiększenia zdolności przewozowej parku parowozowego.

Tak znaczną poprawę w pracy eksploatacyjno-technicznej kolei można było osiągnąć dzięki rozwojowi współzawodnictwa o przewożenie ciężkich pociągów, o „zieloną drogę“, o wydłużenie okresów międzynaprawczych, o socjalistyczną opiekę nad parowozem.

Stosowanie procesów technologicznych na stacjach rozrządowych i technicznych, jednolitych procesów technologicznych pracy stacji i bocznic coraz bardziej harmonizuje poszczególne elementy pracy kolei, pozwala na wyswobodzenie rezerw produkcyjnych i ich uruchamianie.

Usprawniono prowadzenie pociągów zbiorowych przez stosowanie radzieckiej metody Kutafina operatywnego prowadzenia pociągu. Wzmocniono oddziaływanie aparatu dyspozytorskiego na sprawne prowadzenie pociągów. Obecnie przystępuje się do dalszego pogłębienia pracy eksploatacyjnej przez wprowadzenie planu technicznego do pracy kolei oraz ściślejszego powiązania zadań narodowego planu gospodarczego z podstawowym planem pracy kolei — rozkładem jazdy.

Wprowadzone nowoczesne urządzenia w pracy służby drogowej, mechanicznej i innych, przy zastosowaniu nowych metod pracy pozwalają stale poprawiać jakość remontów nawierzchni i taboru, coraz bardziej oszczędnie wydatkować materiały i robociznę.

Ogromną rolę w usprawnieniu pracy naszego kolejnictwa odegrała pomoc, którą otrzymaliśmy i nadal otrzymujemy ze Związku Radzieckiego i przyjazna, braterska współpraca z innymi krajami demokracji ludowej. Radzieckie przodujące metody zostały przejęte i twórczo zastosowane przez polskich kolejarzy. Nazwiska Papawina, Ogniewa, Lunina, Kriwonosowa, Bakaiewa, Kowalewa, Dworeckiego i innych są przykładem pracy dla polskich kolejarzy. Radzieckie kolejnictwo, posiadając ogromny dorobek naukowy, bogate doświadczenie, wysoką sprawność i organizację jest wzorem dla polskiego kolejnictwa.

Postęp techniczny w transporcie kolejowym wyrażał się nie tylko w modernizowaniu urządzeń zabezpieczenia i łączności, elektryfikacji, wprowadzeniu nowego taboru i urządzeń, znacznej rekonstrukcji torów i sta-

cji, ale również w wprowadzanej mechanizacji prac ciężkich i pracochłonnych, przez instalowanie odpowiednich maszyn.

* * *

Należy zwrócić uwagę, że, pomimo szeregu poważnych osiągnięć, wprowadzanie nowej techniki w kolejnictwie nie jest planowo realizowane. Ustalane w planie 6-letnim główne kierunki postępu technicznego są zbyt wolno wprowadzane w życie, również zadania w tym zakresie ustalane w rocznych planach nie są w pełni wykonywane. Dotyczy to takich zagadnień jak mechanizacja prac ładunkowych i innych robót pracochłonnych i uciążliwych, zabezpieczenie ruchu pociągów oraz łączność kolejowa, modernizacja parku parowozowego i wagonowego.

W dużej mierze przyczyna nie wprowadzania w należytem tempie i zakresie nowoczesnych urządzeń, sprzętu i taboru tkwi w tym, że przemysł nie wywiązuje się z przyjętych zobowiązań dostawy dla kolei określonych maszyn i urządzeń oraz, że kolej niedostatecznie rozwinięła produkcję we własnych zakładach i warsztatach. Zawiodła również dostawa niektórych urządzeń z importu.

Przykładowo można podać, że w zakresie zmechanizowania jednych z najbardziej pracochłonnych robót, a mianowicie wymiany ciągłej i wtórnej szyn oraz bieżącego utrzymania nawierzchni w r. 1954, na 15 planowanych pozycji wykonano zaledwie 4 i to w bardzo nieznacznym procencie, za wyjątkiem dostaw podbijarek, które zrealizowano w wielkości planowanej. Podobnie niewłaściwie wykonane były zadania w zakresie mechanizacji prac ładunkowych. Szczególnie jaskrawym przykładem niewłaściwego organizowania zamierzeń postępu technicznego jest sprawa produkcji maszyn do automatycznego podbijania podkładów. W roku 1953 zaplanowano wykonanie 6 takich maszyn w przemyśle kolejowym, nie wykonano żadnej. W roku 1954 zaplanowano 10 maszyn, również nie wykonano żadnej. W roku 1955 ponownie zaplanowano 6 szt. maszyn, dotychczas żadnej nie ukończono i istnieją poważne obawy wprowadzenia do eksploatacji jednej maszyny.

Niedostatecznie realizowane są zadania w zakresie wprowadzania nowoczesnych, postępowych metod pracy eksploatacyjnej kolejnictwa, w szczególności zaś marszrutyzacji technicznej i nadawczej. W szeregu dyrekcji kolejowych nie obserwuje się żadnego wzrostu przewozów zmarszrutyzowanych, np. w DOKP Śalino-gród, która ma największe możliwości organizowania przewozów zmarszrutyzowanych, ilość pociągów zmarszrutyzowanych w pierwszym półroczu roku bieżącego nie wiele różni się od odpowiedniego okresu roku ubiegłego, podobnie dzieje się w innych dyrekcjach kolejowych, np. Łódź, Wrocław.

Szczególnie niezadowolająco przebiega rozwój marszrutyzacji technicznej, co jest spowodowane między innymi nieuregulowaniem zagadnień premiowych oraz do niedawna zagadnień instrukcyjnych.

Aby postęp techniczny w transporcie kolejowym rozwinął się na szerszą skalę i w szybszym niż dotychczas tempie, musi nastąpić poważne skoncentrowanie wysiłków w zakresie planowania, organizowania i wprowadzania nowoczesnych maszyn i urządzeń, postępowych metod pracy i procesów technologicznych.

* * *

Szczególnie istotne znaczenie dla dalszej poprawy eksploatacyjnej pracy naszego kolejnictwa ma modernizacja taboru kolejowego. Dotychczasowe nasze osiągnięcia w zakresie wprowadzania nowych typów parowozów, wagonów towarowych i osobowych są znaczne. Osiągnięcia te jednak nie powinny przysłaniać faktu, że, jeżeli chodzi o parowozy, to posiadamy duże ilości serii parowozów co utrudnia prawidłową i ekonomiczną gospodarkę. Brak w naszym parku parowozowym dostatecznej ilości ciężkich parowozów towarowych, stąd pociągi dolekarobieżne w ruchu towarowym muszą być obsługiwane parowozami, których charakterystyka techniczna i ekonomiczna nie odpowiada temu ruchowi. Powoduje to niemożność prowadzenia ciężkich pociągów, co z kolei pociąga za sobą ograniczenia przelotności szeregu linii i węzłów. Nakłady ponoszone w związku z pracą takich parowozów są niewspółmiernie wyższe. Tak np. wskaźnik zużycia węgla, w związku

ze zmniejszonym ciężarem pociągu oraz mniejszą sprawnością cieplną kotła kształtuje się na wyższym poziomie, niż przy parowozie typu Ty 51 lub podobnym. Parowóz typu Ty 51 posiada współczynnik sprawności cieplnej 1,35, podczas, gdy pracujący w tym samym ruchu parowóz Ty 2 — 0,60, a parowóz Tr 203 — współczynnik 0,45.

W naszym parku parowozów znajdują się również parowozy pracujące na parę nasyconą, których zużycie węgla jest blisko dwukrotnie większe.

Wydaje się, że w zakresie modernizacji parowozów należałoby dążyć do możliwego ograniczenia ilości serii parowozów, wzmocnienia ilości parowozów ciężkich towarowych, przeznaczonych dla ruchu towarowego dalekobieżnego typu Ty 51 oraz zwiększenia ilości parowozów przeznaczonych dla obsługi pasażerskiego ruchu podmiejskiego i miejscowego serii 01 49 i Tkt 48. W związku ze stosunkowo szerokimi zamierzeniami w zakresie rozwoju trakcji elektrycznej i spalinowej w najbliższym pięcioleciu tworzą się szczególnie korzystne warunki dla dokonania modernizacji parku parowozowego i wycofania nieekonomicznych, przestarzałych typów i serii parowozów. M. innymi powinny być wycofane lub przebudowane, przez zainstalowanie przegrzewaczy o ile to da pozytywne rezultaty, parowozy pracujące na parę nasyconą.

Ważnym problemem, który wpływa na znaczne zwiększenie wydajności pracy w służbie parowozowej i pozwala na wyeliminowanie ciężkiej pracy palacza, jest zastosowanie na parowozach automatycznych podawaczy węgla — sztokarów. Obecnie, jak wiadomo, tylko dwie serie w zasadzie posiadają sztokery: parowozy Ty-51 oraz Ty-246. Należałoby zaopatrzyć w sztokery dalsze serie parowozów przez zbudowanie odpowiednich urządzeń do parowozów obecnie eksploatowanych, szczególnie zaś do parowozów o powierzchni rusztu przekraczającej 4,5 m², m. innymi Ty-45, Ty-43, Pt-47.

W eksploatacji posiadamy znaczną ilość typów wagonów towarowych. Tabor wagonów tych jest stosunkowo nowy. Ilość jednak wagonów specjalnych jest niewystarczająca, co powoduje znaczne straty tak w wykorzystaniu ładowności wagonów, jak i w przewożonym ładunku w związku z niewłaściwymi warunkami przewozu.

Szczególnie odczuwa się brak tego rodzaju wagonów specjalnych jak cystern, wapiarek, chłodni, wagonów do przewozu owoców i jarzyn, świńiarek itp. Niezadawalająca sytuacja istnieje w zakresie adaptacji wagonów powszechnego przeznaczenia dla przewozów specjalnych oraz w zakresie rozwoju konteneryzacji przewozów. Dotychczasowe wyniki osiągnięte w przewozach cegły oraz przewozach drobnicy powinny być rozszerzone na inne ładunki, szczególnie zaś uwaga powinna być zwrócona na znaczne rozszerzenie konteneryzacji przesyłek drobnicowych, przez przygotowanie i wprowadzenie do eksploatacji odpowiedniej ilości kontenerów. Ważnym zadaniem powinno być wprowadzenie do eksploatacji w szerokim zakresie wagonów samowyladowczych.

Istotną sprawą w gospodarce wagonowej jest zastosowanie w eksploatacji w szerokim zakresie wagonów 4-osiowych. Jak wiadomo, w obecnej strukturze parku wagonowego — 4-osiowych wagonów towarowych mamy niewiele. Dotychczasowe poglądy Ministerstwa Kolei na wprowadzenie wagonów 4-osiowych nie były wyraźnie ustalone, spowodowało to m. in., że zadania planu 6-letniego w zakresie wprowadzenia wagonów 4-osiowych nie zostały wykonane.

Korzyści z zastosowania wagonów 4-osiowych są poważne i powszechnie uznane. Przez wprowadzenie tych wagonów można znacznie powiększyć ciężar pociągów, który obecnie w szeregu przypadków jest limitowany długością torów stacyjnych. Można znacznie zwiększyć przy istniejących urządzeniach front ładunkowy Budowa wagonu 4-osiowego powinna być tańsza, przy czym zużycie materiału na jednostkę ładowności korzystniejsze. Wydatkowanie nakładów pracy żywej uprzedmiotowionej będzie niewątpliwie niższe przy zastosowaniu wagonów o dużej ładowności, niż obecnie budowanych wagonów 2-osiowych. I tak stosunkowo zmniejszy się wielkość pracy manewrowej, skróci się czas potrzebny na załadunek i podstawienie wagonu pod

operacje ładunkowe w przeliczeniu na jednostkę ładunku, w wyniku prowadzenia ciężkich pociągów może zwiększyć się przelotność linii kolejowych. Korzyści te przesądzają o budowie w wielu krajach wyłącznie wagonów 4-osioowych, np. w Związku Radzieckim, w Chińskiej Republice Ludowej i innych. Oczywiście, że trudności, które pojawiają się w związku z przechodzeniem z wagonów 2-osioowych na 4-osiowe nie należy lekceważyć. Trudności te są niekiedy dosyć poważne i powinny być stopniowo usuwane, w miarę modernizacji urządzeń ładunkowych u klientów kolei. Należy tu wskazać, że tempo i zakres modernizacji bocznic nie są jeszcze właściwe. Uzbijając technicznie nasze bocznice kolejowe oraz place ogólnoladunkowe trzeba mieć na względzie przebudowę przesuwnic i wag w ten sposób, aby ciężkie wagony 4-osioowe mogły pracować tymi urządzeniami, aby odpowiednio wzmocnić nawierzchnię i dostosować łuki bocznic, wreszcie, aby odpowiednio przygotować nawierzchnię kolejową dla zwiększonych nacisków osi oraz przygotować urządzenia na górkach rozrządowych.

Realizując uchwały II Zjazdu Partii, trzeba szybko przygotować klientów kolei i sieć kolejową do przyjmowania w większym niż dotychczas zakresie wagonów 4-osioowych, przede wszystkim węglarek.

Ważnym zadaniem w najbliższym pięcioleciu powinno być zwiększenie procentu uhamulcowienia wagonów w ten sposób, aby czynnik ten nie opóźniał możliwości rozwijania większych szybkości przy podnoszeniu ciężaru pociągu oraz pełnym bezpieczeństwie ruchu. Modernizując wagony towarowe należałoby stopniowo zastępować różnorodne systemy hamulców zespolonych, jednolitymi.

Wydaje się, że najbardziej odpowiedni byłby tu obecnie stosowany przy produkcji wagonów system — West-Lu.

Dotychczasowy park wagonów towarowych zaopatrzone jest w różnej wytrzymałości sprzęgi. Obok obecnie dostarczanych przy nowym taborze oraz wymianie sprzęgów mocnych, 85-tonowych istnieją sprzęgi słabsze. W celu stworzenia realnych możliwości zestawiania ciężkich pociągów i ich bezawaryjnego prowadzenia wydaje się konieczne stopniowe likwidowanie sprzęgów słabszych niż 85-tonowe, tak, aby w najbliższym pięcioleciu zupełnie zlikwidować sprzęgi słabe 50-tonowe i znacznie ograniczyć sprzęgi o średniej wytrzymałości. W poszczególnych krajach, m. innymi w ZSRR stosowane są powszechnie sprzęgi automatyczne, przyczyniające się do zwiększenia wydajności pracy i podniesienia bezpieczeństwa. Należałoby rozważyć celowość i możliwości wprowadzenia tych urządzeń w naszych wagonach, tak, aby móc wyraźnie postawić ten problem dla placówek naukowych i badawczych.

Szczegółowej modernizacji i odnowienia wymaga nasz park wagonów osobowych. Wiek obecnie posiadanych wagonów jest stosunkowo wysoki, a stan techniczny pozostawia wiele do życzenia.

Jeżeli w ruchu dalekobieżnym wagony nasze spełniają w pełni swoje zadania, to w ruchu miejscowym i podmiejskim sytuacja nie jest zadowalająca. Jak wiadomo, z braku odpowiedniej ilości wagonów używane są do przewozu wagony zastępcze — towosy, a i normalne wagony osobowe są częstokroć niezwykle przestarzałej konstrukcji. Stąd wydaje się, że jednym z ważnych i pilnych zadań będzie dostarczenie kolejnictwu poważnych ilości wagonów osobowych, specjalnie przystosowanych do ruchu podmiejskiego i miejscowego. Dla zwiększenia wyгоды podróży celowe byłoby zwiększenie ilości wagonów sypialnych, co jednocześnie pozwoli na wycofanie do normalnej eksploatacji tych wagonów, które zostały adoptowane na sypialne. Dalsze dostawy wagonów bagażowych, pocztowych oraz ogrzewczych powinny w znacznej mierze usprawnić przewozy pasażerskie i polepszyć warunki podróży. Wydaje się również, że czas pomyśleć o radiofonizowaniu niektórych dalekobieżnych pociągów oraz zapewnieniu podróżnym pełnych warunków kulturalnego podróży.

Zastosowanie do wagonów osobowych w miejsce łożysk ślizgowych, łożysk łożnych powinno znacznie przyczynić się do zwiększenia szybkości pociągów oraz przez zmniejszenie oporów — do znacznej oszczędności

w zużyciu węgla trakcyjnego. Wydaje się celowe stopniowe przechodzenie ze stosowania łożysk ślizgowych na łożyska toczne, przy czym w pierwszym rzędzie, oprócz wagonów osobowych i jednostek taborowych trakcji elektrycznej, należałoby wymienić łożyska w tych wagonach towarowych specjalnych, które przesyłane są pociągami osobowymi oraz w tendrach parowozowych.

Modernizacja taboru, będącego poważnym czynnikiem zdolności przewozowej transportu kolejowego, ma poważne znaczenie dla dalszego, systematycznego poprawienia pracy eksploatacyjnej. Aby jednak w pełni móc wykorzystać korzyści płynące z dobrego, nowoczesnego wysoko postawionego technicznie taboru, trzeba zapewnić stały postęp w drugim — niezmiernie ważnym czynnikiem zdolności przewozowej transportu kolejowego — w nawierzchni.

* * *

Praca służby drogowej w dziedzinie utrzymania na właściwym poziomie linii i stacji jest szczególnie odpowiedzialna, pracochłonna i wymaga specjalnej uwagi. Postęp techniki powinien być tu szeroko wprowadzony, a w wyniku tego, wydajność pracy stale poważnie zwiększana. Jak uprzednio wskazano, zamierzenia w tym zakresie nie zawsze są realizowane, co prowadzi do poważnych strat w wydajności pracy oraz odbija się na poziomie utrzymania nawierzchni kolejowej.

Dokonujemy w znacznych ilościach wymiany szyn słabszych na cięższe, jednak prowadzone prace nie zawsze są właściwie wykonywane. Procent zmechanizowania robót przy wtórnej i ciągłej wymianie nie jest jeszcze dostateczny. Wyposażenie istniejących pociągów zmechanizowanych nie jest planowo uzupełniane, a również istnieją braki organizacyjne w pracy tych pociągów.

Ważnym problemem w zakresie nawierzchni jest przejście na szeroką skalę spawania szyn w torze na dłuższych odcinkach. Poczyniono w tym kierunku próby. Osiągnięte pozytywne rezultaty powinny spowodować poważny zwrot w tej sprawie i przejście na spawanie szyn w szerszym zakresie. Dotychczasowy tor kolejowy posiada wiele braków. Związane jest to z istnieniem styków szynowych i otworów w szynach na stykach, a także niewłaściwym umocowaniem szyn do podkładów nie odpowiadającym sprężystemu charakterowi pracy nawierzchni. Wady te powodują szybkie zużycie się nawierzchni i taboru oraz powodują wysokie wydatki robocizny na utrzymanie. Należałoby, podobnie jak w innych krajach, zastosować haki sprężyste posiadające w porównaniu ze stosowanymi u nas wkrętami poważne zalety. Jak wskazują badania i doświadczenia krajów, które stosują tego rodzaju umocowanie — wyeliminowano zjawisko pełzania szyn nawet na tych odcinkach, które są specjalnie na to narazone, tj. gdzie zwykle następuje hamowanie, nakłady na utrzymanie są znacznie mniejsze, współpraca nawierzchni jest bardziej prawidłowa.

Spawane szyny w długie 500 — 1000 m odcinki, pozwolą na spokojniejszą jazdę, będą zapobiegać zbijaniu styków i niszczeniu szyn i taboru oraz poważnie zmniejszą ilość akcesorii dotychczas używanych.

Do pracy w zakresie wymiany szyn, podkładów i podsypki, w zakresie bieżącego utrzymania toru powinny w szerokiej mierze być wprowadzone nowoczesne maszyny i urządzenia. Maszyny te niezmiernie odciążają pracę ludzką oraz wykonują pracę bardziej dokładnie. Maszyna do automatycznego podbijania podkładów, której prototyp został wyprodukowany, natomiast dalsza produkcja nie może być opanowana, daje poważne wyniki oszczędnościowe. I tak w ciągu godziny pracy maszyna ta przy obsłudze dwóch ludzi potrafi podbić 80 — 95 podkładów. Przy zastosowaniu podbijaków pneumatycznych 2 robotników w ciągu godziny podbije ok. 10 podkładów, natomiast ręcznie 1 robotnik w ciągu godziny podbije 1,5 podkładu. Zestawienie tych trzech danych świadczy o ogromnych możliwościach zwiększenia wydajności pracy w zakresie pozbijania podkładów, roboty stałej i masowej.

Podobnie można podać, że wymiana podsypki na przestrzemi 1 km wymaga przy wymianie ręcznej ok. 3.000 pracogodzin, natomiast tę samą robotę spychacz na gąsienicach przy 2-osobowej obsłudze wykona przez

110 godzin. Prace ładunkowe, związane z wymianą podkładów dla 1 km toru, wymagają sposobem ręcznym ok. 137 pracogodzin, natomiast przy pomocy żurawia samojazdnego tylko 31 godz. Wyładunek złącz przy pomocy uchwytu magnetycznego przeszło 100-krotnie zwiększa wydajność w stosunku do pracy ręcznej. Zastosowanie zaś dla wyładunku tłucznia wagonów samowyladowczych zwiększa wydajność w porównaniu do wyładunku ręcznego łopatami przeszło 50-krotnie. Powyższe przykłady wskazują na konieczność szybkiego zmechanizowania prac przy remoncie i utrzymaniu nawierzchni kolejowej przez dostarczenie kolei odpowiednich, wysokowydajnych urządzeń i maszyn.

Innym ważnym problemem w pracy służby drogowej jest utrzymanie w należytym stanie podsypki, zwiększenie udziału tłucznia w podsypce i stopniowe ograniczanie podsypki pospółkowej. Stosowanie chemicznego odchwaszczenia toru może również poważnie podnieść wydajność pracy. Wyliczenie wskazuje, że przy obecnych urządzeniach do chemicznego odchwaszczenia toru wydatkuje się 1 pracodniówkę na 1 km toru, natomiast ręcznie wydatkuje się 10,5 pracodniówek. Stosowany obecnie do odchwaszczenia cherbatoks nie powinien być czynnikiem jak dotychczas ograniczającym zakres stosowania chemicznego odchwaszczenia torów. Odpowiednie placówki naukowe powinny pomóc kolei w znalezieniu innych, równie skutecznych środków dla tępienia chwastów na torach, tak, aby praca ręczna była bezwzględnie z tej czynności wyeliminowana. Podobnie pracochłonna czynność jaką jest przesiewanie podsypki powinna być zastąpiona odpowiednimi maszynami. Trzeba dokonać pewnego zwrotu w mechanizacji robót drogowych i wykorzystać istniejące możliwości produkcyjne przemysłu kolejowego oraz zainteresować przemysł maszynowy produkcją nowoczesnych stosunkowo nieskomplikowanych, maszyn dla mechanizacji robót nawierzchniowych.

Dotychczas bieżące utrzymanie torów, to domena pracy ręcznej. Stosowanie maszyn i urządzeń jest tu w odróżnieniu od np. ciągłej i wtórnej wymiany szyn, które mogą być dokonane prawie w pełni przy pomocy pociągów zmechanizowanych, stosunkowo trudne. Powinno pomóc w rozwiązaniu tej kwestii utworzenie odcinków zmechanizowanych, ekip uzbrojonych w lekkie sprzęt mechaniczny, kolejno prowadzących poszczególne roboty, związane z utrzymaniem nawierzchni, jak: pojedynczą wymianą szyn, podkładów, podbijaniem toru, rozjazdów, miarkowaniem luzów itp.

Utworzenie tego rodzaju odcinków zmechanizowanych, powinno objąć całą sieć przy dostarczeniu odpowiedniego sprzętu m. in. sprzętek powietrznych, zakrętarek, wiertarek i podbijaków pneumatycznych, odpowiednich środków transportu i właściwej organizacji robót, powinno rozwiązać ten najtrudniejszy problem ograniczenia i wyeliminowania pracy ręcznej w zakresie remontów i utrzymania nawierzchni.

Właściwe zaopatrzenie pociągów zmechanizowanych w sprzęt oraz wykwalifikowany personel powinno być kwestią niezmiernie pilną. Należałoby dążyć do objęcia pracą pociągów zmechanizowanych, prawie całkowitej wymiany szyn — ciągłej i wtórnej oraz wprowadzenia ich do pracy układowej przy budowie nowych linii kolejowych.

Dotychczasowe wyniki pracy tych pociągów, obok wielu niedociągnięć, wskazują jednak na znaczne możliwości wyzwolenia dalszych rezerw siły roboczej, tkwiących przy pracach ręcznych lub niedostatecznie zmechanizowanych.

Obok wprowadzenia nowych urządzeń przy pracach drogowych powinny być rozszerzone nowoczesne, ulepszone metody pracy, procesy technologiczne, oparte o metodę badań Kowalewa. Wydaje się celowe wprowadzenie metody pełnej koncentracji robót przy bieżącym utrzymaniu torów, co polepszyłoby jakość utrzymania i umożliwiłoby oszczędności w siłę roboczą, a także wprowadzenie procesów technologicznych wiązania i dosycania podkładów.

W okresie pięciolecia należałoby dokonać pewnego przejścia w dostawach podkładów dla kolejnictwa. Obecnie przysługująca większość dostarczanych podkładów, to podkłady drewniane. Pomimo, że podkład ten zachowuje się w torze dobrze, jest sprężysty i po-

siada inne dodatnie cechy, należy w związku z ogólną sytuacją w zakresie drewna, przejść na stosowanie w szerokiej skali podkładów z innych materiałów. Wydaje się, że najbardziej przydatnym będzie podkład ze strunobetonu, odznaczający się wysokimi walorami technicznymi. Podkład taki może pracować w torze ok. 50 lat, podczas, gdy podkład drewniany nasyczony pracuje ok. 16 lat. Koszt jego produkcji powinien przy masowości produkcji nie odbiegać od kosztów produkcji podkładów żelbetowych, w stosunku do jego okresu użytkowania.

Wprowadzenie nowych elementów do prac drogowo-nawierzchniowych pozwoli na polepszenie stanu naszych torów, co powinno z kolei wyrazić się możliwością zwiększenia nacisków na oś oraz możliwością zwiększenia szybkości pociągów towarowych i pasażerskich. Wzmocnienie linii kolejowych przez wprowadzenie w miejsce dotychczasowych słabych typów szyn — szyn typu S 49 i S 42, wzmocnienie mostów i dalsze zmniejszenie ilości mostów prowizorycznych powinno doprowadzić do powiększenia zdolności przepustowej linii i stacji.

Niezwykle ważnym podstawowym zadaniem w pracach drogowo-nawierzchniowych jest wprowadzenie w szerokim zakresie mechanizacji robót torowych i nawierzchniowych. Zadanie to powinno być w ciągu najbliższych lat wykonane.

* * *

Urządzenia zabezpieczenia i łączności w znacznym stopniu wpływają na przełotność linii i stacji, na bezpieczeństwo ruchu pociągów, na wydajność pracy. Wydaje się konieczne dalsze rozszerzenie ześrodkowanego nastawiania zwrotnic sposobem mechanicznym i elektrycznym, co powinno przyczynić się do zwiększenia przepustowości stacji. Zastosowanie szczególnie wydajnego urządzenia elektrycznego, przekątnikowego na większych stacjach kolejowych umożliwi objęcie stacji jednym okręgiem nastawczym, włączenie do nastawnicy dużej ilości przebiegów, automatyczne nastawianie całych przebiegów. Urządzenia takie gwarantują pełne bezpieczeństwo i powinny być coraz szerzej stosowane.

Zastosowanie blokady samoczynnej i półsamoczynnej na szeregu odcinków linii kolejowych pozwoli znacznie podwyższyć przełotność odcinków najbardziej obciążonych, gdzie gęstość ruchu uniemożliwia udział czynnika ludzkiego w nastawianiu sygnałów.

Poza dalszym rozszerzaniem urządzeń blokady stacyjnej i liniowej, należałoby rozważyć możliwość szerokiej wymiany sygnałów mechanicznych na świetlne. Jak wiadomo, sygnały świetlne mają tę wyższość, że są prostsze w konstrukcji, tańsze w eksploatacji oraz są lepiej widoczne zarówno w dzień, jak i w nocy.

Innymi urządzeniami, które należałoby zastosować na naszych kolejach są nastawnice na górkach rozjazdowych, przerabiających do 1.600 wagonów na dobę. Urządzenia te pozwalają na przestawianie poszczególnych zwrotnic, a także całych grup zwrotnic, tworząc odpowiednio zestawione przebiegi. Urządzenie nastawnicy pozwala na automatyczne nastawienie szeregu dróg przebiegu, w zależności od uprzedniego nastawienia aparatu, w ten sposób, że każdy stacjonujący się odpręg nastawia za sobą drogę dla następnego odpręgu.

Urządzenia sygnalizacji kabinowej oraz samoczynnego hamowania powinny przejść próbę na polskich kolejach w celu następnego szerokiego wprowadzenia tych urządzeń gwarantujących pełne bezpieczeństwo ruchu.

W najbliższym czasie przewiduje się zastosowanie pierwszych urządzeń zdalnego nastawiania, co pozwoli usprawnić ruch, zwiększyć przełotność jednotorowych linii i podnieść wydajność pracy służby ruchu.

Ważnym problemem, który powinien być w najbliższych latach rozwiązany, jest właściwe zabezpieczenie przejazdów w poziomie szyn. Część tych przejazdów, powinna być przebudowana na przejazdy swobodne, inne zaś odpowiednio zabezpieczone, przy czym obecnie stosowane prymitywne, ręczne zabezpieczenia powinny ustępować nowoczesnym nastawianym z miejsca lub z dala urządzeniom samoczynnej sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej.

W szerszym niż dotychczas zakresie powinien być wprowadzony postęp techniczny do łączności kolejowej. Dotyczy to przede wszystkim dalszej kabełkizacji sieci dalekosiężnej, co ma znaczenie nie tylko dla samej łączności, ale również i dla urządzeń zabezpieczeniowych. Wydaje się celowe prowadzić dalszą rozbudowę sieci urządzeń selektorowych dla użytku dyspozytorów odcinkowych i węzłowych, rozbudowę urządzeń telefonii nośnej oraz dalszą rozbudowę central telefonicznych, wprowadzając również ich automatyzację. W celu usprawnienia pracy dyżurnych ruchu celowe byłoby zainstalowanie magnetofonów i skasowanie aparatów Morse'a, a dla usprawnienia prac manewrowych megafonizację górów rozrządowych i zastosowanie łączności radiowej.

Rozwój radiołączności, oprócz prac manewrowych mógłby obejmować łączność pociągów z dyspozytorem, szlakowym wewnątrz pociągu oraz poszczególnych jednostek organizacyjnych kolei.

* * *

Jednym z czołowych problemów modernizacji transportu kolejowego jest elektryfikacja kolei oraz wprowadzanie trakcji spalinowej. W najbliższych latach powinien nastąpić dalszy rozwój linii zelektryfikowanych. Obecnie, kiedy będziemy mieli doświadczenie budowy i eksploatacji nie tylko w zakresie węzłów, ale również w zakresie poważnie obciążonej linii kolejowej — będzie można na szerszą skalę wprowadzić trakcję elektryczną dającą, w porównaniu z parową, znaczne oszczędności. W związku z możliwościami zwiększenia szybkości i ciężaru pociągu przewidyuje się, że elektryfikacja dwutorowej linii zwiększa o 50% dotychczasową przelotowość. Efekty w zakresie przelotowości linii jednotorowej i o trudnym profilu są znacznie większe.

Wysokość lokomotywy elektrycznej nad parową wyraża się m. in. tym, że charakterystyka pracy normalnego elektrowozu jest silnie przesunięta w kierunku wyższych szybkości, w wyniku czego szybkość, aż do której osiągnięcia można korzystać z największej siły rozruchowej, jest zwykle ponad dwukrotnie większa niż parowozu. Lokomotywa elektryczna daje również znaczne oszczędności na taborze trakcji parowej. Liczy się, że jeden elektrowóz zastępuje co najmniej dwa parowozy, a jednostka trójwagonowa elektryczna ok. 10 wagonów typu podmiejskiego. Elektryfikacja kolei daje również znaczne oszczędności w nakładach inwestycyjnych, związanych z potrzebą zwiększenia przelotowości.

Inne korzyści zastosowania trakcji elektrycznej odnoszą się do oszczędności w przewozach w związku ze zmniejszeniem ciężaru brutto parowozu i tendra, znacznych oszczędności w zużyciu węgla, które jest mniejsze ok. 60% niż w trakcji parowej.

Również inne oszczędności eksploatacyjne trakcji elektrycznej powodują znaczną efektywność nakładów inwestycyjnych, związanych z elektryfikacją kolei, między innymi oszczędność na personelu eksploatacji, która może wynieść ok. 20%.

Podane wyżej w skrócie główne zalety elektryfikacji kolei sprawiają, że należałoby w nadchodzącym okresie pięciolecia przynajmniej podwoić dotychczasowy zakres elektryfikacji. Wydaje się celowe w programie elektryfikacyjnym na najbliższe pięciolecie skupienie wysiłków na obciążonych odcinkach węzłów kolejowych dla radykalnego usprawnienia przewozów pasażerskich, w szczególności zaś w rejonie węzła warszawskiego, łódzkiego, stalinogrodzkiego i krakowskiego oraz obciążonych linii towarowych, szczególnie tam gdzie przelotność linii jest na wyczerpaniu.

Wydaje się słuszne, aby niezależnie od prowadzonej elektryfikacji systemu 3000 V zbadać celowość i możliwości stosowania innych systemów elektryfikacji, szczególnie zaś postulowanej coraz szerzej w Związku Radzieckim, elektryfikacji systemem prądu 22 — 25000 V i częstotliwości 50 okr./sek.

Szersze wprowadzenie trakcji elektrycznej powinno spowodować poważne zmiany w strukturze pracy eksploatacyjnej ruchu towarowego i pasażerskiego. Można szacować, że udział trakcji elektrycznej w ruchu pasażerskim powinien wzrosnąć w stosunku do obecnego trzykrotnie, natomiast w ruchu towarowym powinien objąć ok. 10 % ogółu przewozów.

Znacznie powinna rozwinąć się trakcja spalinowa w

ruchu pasażerskim, przy czym trakcją tą powinny być objęte odcinki mało frekwentowane, deficytowe dla trakcji parowej.

Zastąpienie dotychczasowych pociągów parowych trakcją elektryczną powinno przynieść poważne oszczędności. Wg danych radzieckich koszt paliwa zużytego przez lokomotywę spalinową jest ok. trzynastokrotnie niższy od paliwa zużytego przez parowoz przy wykonaniu tej samej pracy. Pociągi spalinowe, poza efektem gospodarczym, zwiększą wygodę podróżowania, przez wysoką szybkość i znaczną częstotliwość kursowania.

* * *

Okres nadchodzącego Planu 5-letniego będzie okresem, w którym ostro wystąpią zagadnienia siły roboczej ze względu na wejście roczników wojennych. Stąd zagadnienie wydajności pracy, zagadnienie mobilizacji wszelkich rezerw tkwiących w zatrudnieniu jest szczególnie ważne. Źródłem podniesienia wydajności pracy i wykonania zwiększonych zadań produkcyjnych tym samym lub zmniejszonym zatrudnieniem jest między innymi mechanizacja robót ciężkich i pracochłonnych. Była już mowa o mechanizacji prac drogowo-nawierzchniowych. Inną ważną dziedziną szerokiego zastosowania mechanizacji są roboty ładunkowe. Stopień mechanizacji robót przy naładunku i wyładunku towarów u klientów kolei na bocznicach, jak i na torach ogólnoladunkowych, nie jest dostateczny. Dotychczasowy przebieg tempa mechanizacji prac ładunkowych nie daje pewności, że to ważne zadanie zostanie w krótkim terminie wykonane. Dlatego też zagadnienie mechanizacji prac ładunkowych w transporcie kolejowym należy potraktować specjalnie uważnie. Są resorty gospodarcze, gdzie procent mechanizacji operacji ładunkowych jest stosunkowo niezły. Należą do nich w zakresie naładunku przemysły: węglowy, hutnictwo, kamieniołomy MTDiL i przemysł eksploatacji kruszywa. Znacznie gorzej przedstawia się sprawa w zakresie wyładunku. Istnieją przemysły, gdzie procent mechanizacji wyładunku jest znikomy, jak np. w budownictwie, przemyśle lekkim i leśnictwie.

Nie są zmechanizowane czynności ładunkowe na torach ogólnoladunkowych, gdzie istnieją duże możliwości mechanizacji, podobnie przedstawia się sprawa na stacjach stycznych kolei normalnotorowych i wąskotorowych. Stosunkowo natomiast dobrze przedstawia się mechanizacja na stacjach granicznych oraz w portach morskich.

Tego rodzaju zaniedbania trzeba w stosunkowo krótkim czasie nadrobić. Wydaje się, że główny kierunek mechanizacji prac ładunkowych powinien być zwrócony na ważniejsze bocznice poszczególnych klientów kolei, ważniejsze stacje kolejowe oraz stacje styczne. Szczególnie pracochłonny i prymitywny przeładunek ręczny powinien jak najszybciej zginąć z naszych bocznic i stacji. W okresie pięciolecia należałoby zwiększyć poważnie nasz potencjał produkcyjny w zakresie maszyn i sprzętu, niezbędnych dla zmechanizowania prac ładunkowych i rozszerzyć produkcję różnego rodzaju dźwigów stałych i samojezdnych, transporterów, suwnic, wywrotnic, mostów przeładunkowych i innych.

Mechanizacja prac ładunkowych jest niezbędna nie tylko w związku z kształtowaniem się bilansu siły roboczej. Jest ona niezbędna dla skrócenia obrotu wagonu towarowego, przez skrócenie czasu trwania operacji ładunkowych. Skrócenie jedynie o 1 godz. czasu naładunku i wyładunku wyzwala ogromne możliwości w zdolności naładunkowej kolei.

Obok mechanizacji prac ładunkowych należy zwrócić uwagę, aby w dostatecznej mierze były zmechanizowane inne uciążliwe i pracochłonne roboty. Szczególnie należałoby wziąć pod rozwagę sprawę mechanizacji załadunku węgla na parowozy w składach opalu oraz mechanizacji robót związanych z usuwaniem żużla i popiołu z kanałów oczyszkowych. Należałoby tu zastosować takie urządzenia jak w zakresie nawęglania parowozów urządzenia zasobnikowe i żurawie, a w zakresie usuwania żużla i popiołu urządzenia wyciągowe, wciągarki elektryczne, a także żurawie z czerpakami.

Szersze zastosowanie wagonów samowyładawczych pozwoli na znaczną mechanizację przy pomocy estakad i mostów. Mechanizacja powinna objąć nie tylko

kluczowe podstawowe prace, ale również transport wewnętrzny w zakładach i warsztatach kolejowych, gdzie przez zastosowanie mało kosztownych urządzeń można osiągnąć znaczne efekty gospodarcze.

* * *

W okresie zbliżającego się Planu 5-letniego należało by szczególną uwagę zwrócić na zagadnienia szybkiego i szerokiego wprowadzenia nowych ulepszeń technicznych do pracy kolejnictwa. Dalsza racjonalizacja procesów technologicznych, tworzenie warunków dla rozwoju ruchu współzawodnictwa, nowatorstwa, stosowanie postępowych metod pracy eksploatacyjnej stanowią niezbędne przesłanki podniesienia pracy kolei na wyższy poziom.

JERZY KOSZYK (Warszawa)

O niektórych doświadczeniach ZSRR w zakresie transportu samochodowego

Nowe socjalistyczne stosunki, łączące Związek Radziecki i Polskę, znajdują swój wyraz w szerokiej wymianie doświadczeń i bezpośredniej pomocy technicznej. Wymiana doświadczeń i pomoc realizowana jest w ramach Rady Współpracy i wyraża się poprzez wzajemne konsultacje, wymianę literatury i dokumentacji oraz bezpośrednie kontakty fachowców jednej i drugiej strony.

Współpraca gospodarcza i techniczna obejmuje swym zasięgiem coraz szersze dziedziny życia gospodarczego i w ciągu ostatniego czasu została pogłębiona także o bezpośrednią wymianę poglądów transportowców i drogowców radzieckich i polskich.

Na konsultacji w Ministerstwie Transportu Samochodowego i Dróg ZSRR przebywała delegacja Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego, a w Polsce przebywała delegacja drogowców radzieckich.

Artykuł niniejszy jest próbą pokazania tego, co Delegacja Polska zobaczyła nowego w zakresie transportu samochodowego w ZSRR. Transport Samochodowy w ZSRR ma już za sobą wieloletnie doświadczenie, rozwój przemysłu motoryzacyjnego i eksploatacja samochodów zarówno w obsłudze budownictwa, przemysłu i obrotu były tymi czynnikami, które w efekcie trzykrotnie zwiększyły przewozy transportu samochodowego w porównaniu z przewozami wykonywanymi przez kolej.

Trzeba jednak powiedzieć, że jeszcze do niedawna transport samochodowy nie wykazywał w tendencjach rozwojowych jednolitych form pracy i organizacji. Przyczyna tego stanu leżała w tym, iż transport samochodowy kierowany był przez szereg ośrodków dyspozycyjnych (Republikańskie Ministerstwa Transportu Samochodowego) i dlatego, niewątpliwie, w zależności od poziomu kadr fachowych i stopnia nasilenia taboru, różnie układały się metody pracy tego transportu. Dopiero od sierpnia 1953 r. tzn. od momentu powołania Ministerstwa Transportu Samochodowego i Dróg w ZSRR datuje się nowa linia rozwojowa wiążąca potrzeby ogólnopństwowe z pokryciem potrzeb w skali Republiki i Rejonu.

Ministerstwo Transportu Samochodowego i Dróg stało się wyrazicielem i koordynatorem władzy państwowej w zakresie transportu samochodowego i dróg samochodowych, realizując swe zadania poprzez republikańskie ministerstwa transportu samochodowego i dróg, bądź bezpośrednio za pośrednictwem podporządkowanych sobie przedsiębiorstw transportu samochodowego, budowy i utrzymania dróg państwowych.

Transport samochodowy, podobnie jak i inne dziedziny gospodarki narodowej, operować musi wskaźnikami rozwojowymi mówiącymi o jego roli w całości gospodarstwa narodowego. Tak, jak miarą rozwoju przemysłu jest wartość produkcji na głowę ludności, w budownictwie, wartość przerobu na 1 mieszkańca, w obrocie towarowym zaś spożycie na 1 mieszkańca, tak miarą rozwoju transportu jest udział transportu w war-

Marszrutyzacja nadawcza i techniczna, która powinna znacznie rozszerzyć swój zakres, obejmując w organizacji przewozów poważną część ładunków, stwarza ogromne możliwości przyspieszenia obrotu wagonów i dostaw przesyłek. Przewidywane wprowadzenie w najbliższym czasie kierunkowego planowania przewozów, obok stworzenia warunków dla uporządkowania i racjonalizacji przewozów stanowi istotny czynnik umożliwiający szybki rozwój marszrutyzacji.

Doskonaląc pracę eksploatacyjną, właściwie wykonywując urządzenia i tabor kolejowy, będzie można w pełni wykonać zadania planowe, które przed transportem kolejowym postawi następny wieloletni plan gospodarczy.

tości produkcji, wartości budownictwa i kosztach obrotu.

Te trzy wskaźniki wartości pracy transportu świadczą o udziale transportu w kształtowaniu się dochodu narodowego i wyznaczają kierunki rozwojowe dla przewozów towarów i ludzi.

Transport ciężarowy stanowi poważną pozycję w wartości produkcji i obrotu i, w zależności od stopnia organizacji pracy przewozowej, wpływać będzie na ostateczny koszt produktu.

Doświadczenie Związku Radzieckiego wskazuje, że najbardziej ekonomicznie, najbardziej wydajnie pracuje transport zorganizowany w formie gospodarstw samochodowych i trustów, zabezpieczając najlepsze wykorzystanie ładowności, przewozy dwukierunkowe i najniższy koszt przewozu jednej tony ładunku. Szczytową formą pracy transportu jest transport publiczny uniwersalny, ale także transport specjalizowany pracujący w ramach przewozów scentralizowanych dając duże oszczędności w kosztach i laborze.

To zasadnicze sformułowanie form organizacyjnych transportu, na podstawie badań wskaźnika udziału transportu w wartości produkcji i obrotu, stało się podstawową wytyczną dla organizacji pracy transportu i jego planów rozwojowych.

Jasne jest, że nie wszystkie samochody pracujące w przemyśle i budownictwie organizowane są w formie gospodarstw i trustów, samochody sprzężone bezpośrednio z cyklem produkcyjnym i stanowiące ogniwo procesu produkcyjnego, a nie wykonywujące pracy przewozowej nie są organizowane w formie przedsiębiorstw transportowych. Wychodzi się tutaj z założenia, że tak jak suwnica, czy transporter stanowi nieodłączną część procesu produkcyjnego, tak i samochód pracujący wewnątrz zakładu produkcyjnego, dowożący cement z betoniarki na miejsce budowy, sprzężony w pracy z koparką, czy będący przygotowaniem technicznym w produkcji i utrzymaniu dróg stanowi nieodłączną część procesu produkcji przemysłowej, czy budowlanej i może być traktowany jako część wyposażenia przemysłowego. Tego rodzaju samochody, nawet jeżeli występują w dużych ilościach, traktowane są jako transport wewnątrz-zakładowy i nie wchodzi w skład transportu samochodowego i nie są obejmowane planem przewozów.

Decydującym kryterium dla organizowania transportu w formie przedsiębiorstw są samochody wykonywujące pracę przewozową. Doświadczenie radzieckie wykazało, że jednostką najbardziej ekonomiczną jest gospodarstwo samochodowe liczące około 150 jednostek ciągnących. Nie znaczy to, że nie organizuje się w zależności od terenowych warunków jednostek mniejszych. Faktem jednak stwierdzalnym jest to, że gospodarstwa poniżej 10 samochodów są gospodarstwami nierentownymi i takie jednostki przejmowane są przez transport publiczny łącznie z ich zadaniami przewozowymi.

Drugim czynnikiem, który decyduje o organizacji i pracy transportu jest struktura przewozowa. Wszędzie tam, gdzie występuje jeden nadawca ładunku i szereg odbiorców produktu zastępuje się przewozy taborem rozproszonym, przewozami scentralizowanymi, wykonywanymi przez publicznego przewoźnika, realizując w ten sposób zasadę centralizacji dostaw oraz warunki dostawy loco miejsce produkcji czy budowy.

W przewozach mających charakter masowych czy sezonowych, (zboże, rośliny przemysłowe, owoce, rudy i węgiel) pracę przewozową przejmuje stopniowo publiczny przewoźnik, odpowiadając wobec Państwa za wykonanie planu przewozów.

Ten charakter pracy przewozowej powoduje też w skutkach dynamiczny rozwój przewoźnika publicznego, który stopniowo wraz z zadaniami przewozowymi przejmuje tabor i zaplecze techniczne transportu dotąd rozproszonego w szeregu resorów gospodarczych.

O takiej polityce organizacji transportu zadecydowała wydajność pracy transportu publicznego, który, jak wykazały doświadczenia ostatnich lat, jest dwukrotnie wydajniejszy od transportu rozproszonego i nie pracującego w ramach planu przewozów, czy w formach scentralizowanych.

Jeszcze do niedawna transport samochodowy pracował zasadniczo w oparciu o zdolność przewozową taboru, a nie o zapotrzebowania na przewóz, określone w planie przewozów, ten stan był przyczyną, iż transport samochodowy nie wiedział jakie towary będą przewożone, jakie kierunki przewozów będą wykonywane i jakie relacje przewozowe będą na nim ciążyły. Musiało się to, oczywiście, wszystko odbijać na zakłóceniach w dostawie towarów i na bardzo często krzyżujących się przewozach, dających w efekcie szereg próżnych przebiegów.

Czy można już obecnie uzyskać w zakresie transportu samochodowego pełny precyzyjny plan przewozów? Występuje przecież jeszcze szereg zakłóceń w spływie masy zaopatrzeniowej, często jeszcze notujemy awarie, które w skutkach powodują zapotrzebowania na przewozy maszyn i części dla przeciwdziałania awariom i dlatego o pełnym i precyzyjnym planie przewozów, który by zarówno pokrywał wszystkie potrzeby przewozowe, jak i dawał najwyższe wykorzystanie taboru — trudno mówić.

Doświadczenia radzieckie wykazały jednak, że można już planować przewozy, operatywnie, uwzględniając wszystkie potrzeby przewozowe poprzez bezpośrednie umowy i zlecenia przewozowe jednostek objętych planem przewozów. Technika opracowania planu przewozów jest następująca: gospodarstwa samochodowe opracowują plan zdolności przewozowej, opierając się na doświadczeniu poprzednich okresów wydajności uzyskiwanej i progresywnych wskaźnikach wzrostu. Przesyłają w ten sposób opracowany plan za pośrednictwem trustów ministerstw republikańskich do Ministerstwa Transportu Samochodowego i Dróg. Usługobiorcy transportu opracowują zapotrzebowanie na przewozy w oparciu o doświadczenie poprzednich okresów, plany produkcji i obrotu okresu planowanego i przedkładają za pośrednictwem swoich ministerstw do Ministerstwa Transportu Samochodowego i Dróg. W ten sposób w jednym miejscu spotyka się plan zdolności przewozowej i plan zapotrzebowania na przewozy.

Konfrontacja tych dwóch elementów planu transportu pozwala na właściwe opracowanie planu przewozów. W planie przewozów w uzgodnieniu z usługobiorcami zostaje ustalony rozmiar przewozów z podziałem na resorty w układzie terytorialnym.

Na podstawie w ten sposób opracowanego planu zawarte zostają umowy generalne między zarządami przemysłu i obrotu z jednej strony, a trustami samochodowymi z drugiej strony oraz umowy szczegółowe wykonawcze między przedsiębiorstwami, na rzecz których wykonywane są przewozy z jednej strony i gospodarstwami samochodowymi wykonywującymi przewozy z drugiej strony. Wykonawczo plan przewozów realizuje się w formie bezpośrednich zleceń dekadowych i miesięcznych. Realność planów przewozów zarówno od strony zapotrzebowania na tabor, jak i dostawę masy towarowej do przewozu, zabezpieczają przepisy przewozowe przewidujące kary konwencyjne wynoszące

25% stawki taryfowej za niepodstawienie lub brak masy do przewozu.

Te wszystkie jednostki gospodarcze, które bądź na skutek braku własnego rozeznania o potrzebach przewozowych, bądź na skutek obiektywnych kryteriów nie mogą partycypować w planie przewozów, pokrywają swoje potrzeby przewozowe za pośrednictwem taksówek towarowych. Ta forma transportu rozwijana jest intensywnie w ostatnich czasach i wiąże się bezpośrednio z przejmowaniem małych nieekonomicznie pracujących gospodarstw samochodowych. Przedsiębiorstwa taksówek towarowych, pracujące na taryfie kilometrowej, stanowią więc nową przyszłościową formę transportu publicznego, zabezpieczając w pełni możliwości przewozowe towarów nie objętych planem przewozów.

Doświadczenia rozwoju transportu publicznego objętego planowymi przewozami, jak i przedsiębiorstwa taksówek towarowych, wskazują na bardzo wysokie wskaźniki wykorzystania (średnio ponad 70% wykorzystanie taboru i ponad 80% płatnego przebiegu). Transport samochodowy w świetle doświadczeń publicznego przewoźnika, jak i badań Instytutu Transportu Samochodowego, wykazuje wyższą rentowność i niższe koszty na odległościach do 80 km. Praktycznie biorąc, nie ma żadnych ograniczeń w przewozie towarów transportem samochodowym, a towary łatwopsujące się lub drogocenna drobica przewożone są na odległości idące w setki kilometrów.

Podobnie jak transport ciężarowy rozwija się w oparciu o podstawowe wskaźniki wartości w produkcji i obrocie, tak i transport osobowy rozwija się w oparciu o podstawowe wskaźniki mówiące o roli jego w całości gospodarki narodowej. Podstawowym wskaźnikiem rozwojowym transportu osobowego jest wskaźnik pokrycia potrzeb przewozowych. Ilość pojazdów na 1000 mieszkańców w ciągu roku wskazuje na stopień zaspokojenia potrzeb przewozowych. Wskaźnik ten kształtuje się różnie w zależności od wielkości i stopnia zaudupnienia miast i osiedli. Miarą rozwoju transportu osobowego jest rozwój dalekobieżnych linii. Regularne linie transportu na trasie Moskwa — Symferopol, Moskwa — Mińsk, Moskwa — Gorki, czy Charków — Ordżonikidze świadczą, iż nie ma praktycznie żadnych ograniczeń w rozwoju dalekobieżnego transportu osobowego. Zastosowanie specjalnych foteli na wzór lotniczych w autobusach, czy przejście na specjalne naczepy osobowe zabezpiecza zarówno wygodę jazdy, jak i szybkość przewozu nawet na dalekich bardzo odległościach.

Innym wskaźnikiem rozwoju transportu osobowego jest rozwój taksówek osobowych. Ilość taksówek na 1000 mieszkańców w zależności od wielkości miast i osiedli wskazuje także na stopień pokrycia potrzeb przewozowych. Podobnie jak regularne linie dalekobieżne autobusów, taksówki osobowe przewożą na dalekich odległościach. Taksówki osobowe, kursujące na trasie Moskwa — Krym, są potwierdzeniem faktu pełnego rozwoju transportu osobowego przy pomocy taksówek.

Transport osobowy lokalny, a szczególnie w wielkich miastach obok szybkich kolei podziemnych w pełni rozwiązuje wielkie zapotrzebowanie na przewozy. Doświadczenia radzieckie wskazują, iż duże nawet zagęszczenie linii autobusowych, o dużej częstotliwości przebiegu autobusów kształtuje się znacznie taniej od kosztownych i nieelastycznych środków naziemnego transportu szynowego.

Podobnie jak w transporcie ciężarowym i w transporcie osobowym, decydująca rola przypada tu dla publicznych przedsiębiorstw transportu samochodowego.

Wskaźniki kosztów własnych jednego tonno-kilometra, czy jednego pasażero-kilometra przewozu kształtują się poniżej kosztu własnego transportu rozproszonego czy zakładowego.

Zarówno transport ciężarowy jak i transport osobowy pracują w oparciu o roczne i wieloletnie plany transportowo-finansowe. Metodologia i technika opracowania tych planów wskazuje na daleko idącą decentralizację planów i dyspozycji.

Miernikami planów transportowo-finansowych jako wskaźniki dyrektywne są jedynie tonny i tonno-kilome-

try wyrażone w wartości i ilości i koszt przewozu jednej tonny. Podobnie w transporcie osobowym, gdzie miernikiem pracy jest nie tonna, a pasażer.

Wszystkie pochodne wskaźniki, zarówno ogólne, jak i syntetyczne, nie są wskaźnikami dyrektywnymi planu, a jedynie elementami analitycznymi jego wykonania czy jego zadań. Takie odciążenie transportu od rozbudowanego dyrektywnego układu wskaźnikowego pozwala na rzeczywistą realizację zadań przewozowych w zależności od potrzeb stawianych transportowi. Kierownik gospodarstwa samochodowego nie jest skrepowany układem wszystkich wskaźników, które w praktyce prowadzą do wypaczeń w zakresie pokrywania potrzeb czy wyników ekonomicznych taboru.

Podobne zjawisko występuje w zakresie sprawozdawczości z wykonania planu. Sprawozdawczość i statystyka prowadzona jest jedynie jako sprawozdawczość zatwierdzona przez Centralny Urząd Statystyczny i ogranicza się zasadniczo do sprawozdawczości kwartalnej i rocznej, pozwalającej na analizę stopnia wykonania planu i wniosków dla okresów następnych. Sprawozdawczość wewnętrzna, operatywna została wyeliminowana. Rolę tę spełnia służba dyspozytorska, posługująca się meldunkami telefonicznymi i telegraficznymi, co pozwala na szybkie operatywne kierowanie transportem w terenie. Plany transportowo-finansowe opracowywane są jedynie w układzie rocznym z rozbiorem kwartalnym. Operatywne plany kwartalno-miesięczne opracowywane są jedynie na szczeblu przedsiębiorstwa i zatwierdzane przez centralny zarząd. Dzięki temu uzyskuje się zarówno większą precyzję planowania, jak i odciąża aparat planujący od bardzo pracochłonnego przepracowywania planowych, które bardzo często dotychczas prowadziły do obniżania zadań planowych w stosunku do planów rocznych.

W ten sposób niewątpliwie zwiększona została odpowiedzialność za wykonanie zadań bezpośrednich wykonawców, zmniejszona zasada pracochłonności przepracowywania planowych i statystycznych i zabezpieczona w sposób rzeczywisty decentralizacja dyspozycji.

ST. GODOWSKI (Warszawa)

Doświadczenia i wnioski z przewozów ziemiołódów

Okres m-ca września i IV kwartału jest okresem szczytowego nasilenia przewozów. W okresie tym, oprócz przewozów niezbędnych do utrzymania normalnego zaopatrzenia ludności i gospodarki narodowej, występują dodatkowo przewozy ziemiołódów. Okres ten jest egzaminem sprawności wszystkich służb transportowych i sprawdzianem ich przygotowania do zwiększonych przewozów.

Z uwagi na znaczenie przewozów ziemiołódów w przewozach ogólnych, podejmowane są niezbędne kroki, mające na celu sprawne przeprowadzenie tych przewozów. Kierunki przygotowań i sposób przeprowadzenia akcji przewozów ziemiołódów określają akty prawne podejmowane przez Prezydium Rządu, Państwową Komisję Planowania Gospodarczego i zainteresowane Ministerstwa.

Akcję przewozów ziemiołódów ze zbiorów 1954 roku regulowała Uchwała Prezydium Rządu Nr 450/54 i Instrukcja Nr 2 Przewodniczącego PKPG. Wspomniana uchwała określiła w sposób ramowy zasady organizacji i przeprowadzenia akcji, a Instrukcja Przewodniczącego PKPG uzupełniła w sposób bardzo dokładny i szczegółowy te zasady.

Całość organizacji przewozów ziemiołódów — w myśl Uchwały — spoczywała po raz pierwszy w rękach wojewódzkich i powiatowych zespołów. Bezspornie zespoły te miały wiele osiągnąć i dzięki nim przewozy przebiegały, poza chwilowymi zaburzeniami, w zasadzie dość sprawnie. W wielu jednak przypadkach zespoły te, szczególnie powiatowe, pracowały mało operatywnie. Obciążanie członków zespołów innymi pracami, nie związanymi z przewozami

Jak z powyższych danych wynika transport samochodowy w ZSRR realizuje politykę rozwoju poprzez jednolite zasady rozwoju, zabezpieczając największe pokrycie potrzeb przewozowych. Zasada, że nie ilość taboru a stopień jego wykorzystania decyduje o pokryciu potrzeb przewozowych, realizowana jest poprzez organizację przedsiębiorstw uniwersalnych i specjalizowanych z decydującą rolą transportu publicznego i scentralizowanymi przewozami. Ta linia rozwojowa wypracowana w wyniku doświadczeń praktycznych i pracowni instytutowych zabezpiecza stale narastające potrzeby państwa i społeczeństwa.

Nie sposób w jednym artykule szczegółowo omówić wszystkich zagadnień organizacyjnych, ekonomicznych i technicznych transportu samochodowego. Niewątpliwie zagadnienia te będą szeroko omawiane zarówno na szczeblu tych jednostek, które decydują o transporcie samochodowym w Polsce i na kolektywnych zebraniach transportowców, zarówno w kołach zakładowych NOT-u jak i w Towarzystwie Ekonomicznym. Niewątpliwie szereg doświadczeń Związku Radzieckiego z zakresu transportu samochodowego będzie mogło być adoptowane do warunków Polski. Można jednak już obecnie powiedzieć, że i u nas zagadnienie centralizacji przewozów, powinno być szybko realizowane, można już obecnie powiedzieć, że zasięg działania publicznego przewoźnika PKS-u powinien być znacznie rozszerzony w zakresie przewozów specjalizowanych i uniwersalnych, że można będzie szereg nieekonomicznych małych gospodarstw samochodowych przekazywać publicznemu przewoźnikowi przy jednoczesnym organizowaniu przedsiębiorstw taksówkowych. Będzie to, oczywiście, stawiało nowe zadania przed naszym przemysłem motoryzacyjnym wyprodukowania zarówno wysokotonażowych, wysokoprężnych samochodów ciężarowych, dostosowania naszych Lublinów na taksówki towarowe, jak i śmiałego organizowania regularnych linii transportu towarowego i scentralizowanych przewozów w wielkich miastach.

ziemiołódów, utrudniało im zajęcie się wyłącznie akcją przewozową. Niedostateczna opieka ze strony prezydium rad narodowych jak również nieinteresowanie się przebiegiem przewozów sprawiało, że zespoły pozostawione samym sobie, pracowały nie tak jak powinny pracować.

Tegoroczna akcja przewozów ziemiołódów stawia wyższe, niż w roku ubiegłym, zadania. W dużej mierze wykonanie tych zadań zależeć będzie od pracy zespołów powołanych do kierowania tą akcją.

Zacieśnienie współpracy między zespołami, a poszczególnymi służbami transportowymi nabiera pierwszorzędного znaczenia. Nie powinno mieć miejsca, jak to było w roku ubiegłym, obciążanie członków zespołów dodatkowymi pracami. Zwiększenie operatywności zespołów powinno być pierwszym zadaniem członków tych zespołów. Zespoły powinny natychmiast reagować na trudności i zahamowania w przebiegu akcji, prowadzić stały nadzór i kontrolę nad przebiegiem przewozów. Zespoły wojewódzkie powinny zwiększyć opiekę otoczyć zespoły powiatowe, powinny udzielać rad i wskazówek jak rozwiązywać pewne problemy. Osobiste kontakty członków zespołów wojewódzkich z zespołami powiatowymi oraz uczestniczenie przedstawicieli zespołów wojewódzkich w posiedzeniach i pracach zespołów powiatowych wpłyną niewątpliwie korzystnie na pracę zespołów powiatowych.

Jednostki, uczestniczące w przewozach jako nadawcy, powinny włączyć się do prac zespołów, powinny utrzymywać stały kontakt z zespołami, informować je o przebiegu akcji oraz składać swe zapotrzebowania na środki transportowe w ustalonych terminach i try-

bie. Niestosowanie się do tego lub opóźnianie terminów składania planów powoduje chaos w gospodarce transportowej oraz podważa realność bilansów przewozowych. Szczególną uwagę na to zagadnienie powinny zwrócić jednostki gospodarcze podległe Ministerstwu Państwowych Gospodarstw Rolnych i Centrali Rolniczej Spółdzielni „Samopomoc Chłopska”, które to jednostki w roku ub. nie składały planów w ogóle, albo składały je w niewłaściwych terminach i nierealnie opracowane. Zamawianie taboru „na wyczucie”, nie uwzględniając stanu remanentów, jest wielkim błędem i nie powinno mieć miejsca w tegorocznych przewozach.

W roku 1954 wykorzystanie zamówionego taboru pozostawiało wiele do życzenia. Przyczyny niewłaściwego wykorzystania taboru były różne, najczęściej spowodowane niewłaściwie zorganizowaną pracą, brakiem dostatecznej ilości pracowników ładunkowych itd. Nie powinny mieć miejsca takie przypadki, jakie wystąpiły np. na terenie woj. warszawskiego, gdzie w dn. 31.VIII.1954 r. w GS Sypniewo pow. Maków cztery samochody czekały na zaworkowanie zboża. W Pułtusku 14 tonowy zespół PKS przewiózł w ciągu dnia 14 ton, zamiast 70 ton z powodu braku ludzi do załadunku. Brak zboża workowanego w PZZ tylko woj. warszawskiego spowodował przetrzymanie taboru PKS przez 446 godzin. Na terenie woj. koszalińskiego niedostateczna ilość ekip do załadunku oraz brak dopływu prądu do elewatorów PZZ spowodowały znaczne przetrzymanie wagonów, ponad 24 godzin. I tak, PZZ Białogard przetrzymał w m-cu wrześniu — 190 wagonów, PZZ Darłowo — 129 wag. PZZ Kołobrzeg — 106 wag. itd.

Przeprowadzana przez Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego kontrola wykorzystania taboru samochodowego wykazała wielkie marnotrawstwo zdolności przewozowej PKS. Jak obliczono, w czasie od I.VIII do 15.IX.1954 r. w skali ogólnokrajowej przetrzymano tabor BKS przez 11.559 godzin, co równa się utracie 28.887 ton produkcji i dodatkowemu kosztowi przewozu w wysokości ponad 400.000 zł.

Szczególnie, na zagadnienie wykorzystania przydzielonego do przewozów taboru, powinny zwrócić uwagę jednostki podległe Ministerstwu Państwowych Gospodarstw Rolnych. W roku 1954 brak współpracy między poszczególnymi PGR-ami na terenie woj. gdańskiego doprowadził do marnotrawstwa znacznej ilości zdolności przewozowej transportu drogowego i żeglugi śródlądowej. Jako przykład posłużyć może fakt: ok. 140 ton buraków ładowano na barkę ok. 4—5 dni. Inne jednostki gospodarcze uczestniczące w przewozach ziemiopłodów powinny również zwrócić większą uwagę na walkę z marnotrawstwem zdolności przewozowej publicznych środków transportowych jak i taboru własnego. Postępowe formy pracy, jak mechanizacja i mała mechanizacja załadunku, kilkuzmianowa praca środków transportowych oraz współzawodnictwo pracy itd., powinny przyczynić się do lepszego wykorzystania środków transportowych, niż w roku ubiegłym.

Z drugiej strony organizacje transportowe powinny podstawiać tabor technicznie dobrze przygotowany, w godzinach określonych przez nadawców, w ilościach żądanych, przez nadawców. Stosowanie współzawodnictwa wśród kierowców samochodowych, kolejarzy i pracowników żeglugi śródlądowej z pewnością przyczyni się do terminowego dokonania przewozów.

Nadawcy i odbiorcy ziemiopłodów powinni dążyć do tego, aby ładowanie i wyładowywanie ziemiopłodów odbywało się w czasie wolnym od postojowego, a nawet w czasie krótszym. Skrócenie czasu naładunku i wyładunku prowadzi do przyspieszenia obrotu środków transportowych, w wyniku czego mogą one przewieźć dodatkową masę towarową.

Przebieg dotychczasowych akcji przewozów ziemiopłodów wykazał, że środki transportowe są w znacznym stopniu niewykorzystane. Od zespołów, od nadawców ładunków i od samych organizacji transportowych zależy, czy i w tym roku dopuści się do marnotrawstwa zdolności przewozowej, czy wyzwoili się i wykorzysta istniejące rezerwy taborowe. Lepsza organizacja przewozów i stosowanie postępowych form pracy, oto kroki zmierzające do pełnego wykorzysta-

nia zdolności przewozowej środków transportowych zatrudnionych przy przewozach ziemiopłodów.

Dostateczna ilość ekip ładunkowych, to jeden z dalszych elementów wpływających na pełne wykorzystanie środków transportowych. Brak ludzi do operacji ładunkowych w roku ubiegłym był jedną z przyczyn marnotrawstwa zdolności przewozowej taboru. W roku bieżącym nie powinny mieć miejsca takie przypadki jak np. na terenie woj. koszalińskiego w Krochmalni i Płatkarni Janikowo Pom. i Słupsku, gdzie z braku ludzi do wyładunku (jak również z powodu nadmiernych dostaw ziemniaków) w dniu 9 października było na postoju ponad 200 niewyładowanych wagonów. Podobnych przykładów można by podać więcej. Tak nadawcy jak i odbiorcy, jak również i organizacje transportowe przy pełnym poparciu i pomocy wydziałów zatrudnienia rad narodowych powinny zorganizować dostateczną ilość ekip ładunkowych.

Organizacja pracy i zaopatrzenie punktów skupu w urządzenia ładunkowe była w roku 1954 w wielu przypadkach niewłaściwa. Brak lub niedostateczne oświetlenie punktów, niewystarczająca obsługa, niewystarczająca ilość wag, urządzeń ładunkowych, to najczęściej występujące niedociągnięcia. Magazynierzy punktów skupu najczęściej pozbawieni byli pomocników. Brak drugiej osoby nie pozwalał na jednoczesne przyjmowanie i wydawanie ziemiopłodów. Jedna waga i jedne drzwi prowadzące do magazynów były wielkim utrudnieniem, bowiem w czasie wydawania ziemiopłodów wstrzymywano przyjmowanie ziemiopłodów od chłopów. Następowało tworzenie się długich kolejek i zajmowanie chłopom tak cennego w okresie zbiorów czasu. Sytuacja na tym odcinku powinna w roku bieżącym ulec poprawie.

Olbrzymie znaczenie dla sprawnego przebiegu akcji ma terminowe dostarczanie zleceń (dyspozycji) wysyłkowych jednostkom przeprowadzającym skup. W roku ubiegłym nie było z tym najlepiej. Dyspozycje były dostarczane późno, a w trakcie realizacji często zmieniane.

Zwiększone dostawy zbóż spowodowały w r. ub. dosyć krytyczną sytuację. Niewłaściwa praca przejawiała się w niedostarczaniu lub dostarczaniu w późnym czasie zleceń wysyłkowych, co spowodowało zakorkowanie wielu punktów skupu.

Wydawanie nieprzemyślanych dyspozycji wysyłkowych było w PZZ na porządku dziennym. Rezultat — nadmierne dostawy z województw centralnych do województw: koszalińskiego, opolskiego, gdzie magazyny i elewatory ledwo mogły pomieścić zboże miejscowe, a wagony ze zbożem z województw centralnych czekały po kilka dni na wyładunek.

Brak dyspozycji wysyłkowych wprowadził zaburzenia na punktach skupu również na terenie innych województw. Na terenie tylko pow. jarosławskiego w woj. rzeszowskim remanenty dochodziły do 700 ton, a na terenie woj. lubelskiego w magazynach o pojemności 18 tys. ton znajdowało się 24 tys. ton zboża. W podanych przypadkach powodem tego stanu rzeczy był bardzo mały odładunek zbóż wynikły z nieznajomości dyspozycji wysyłkowych.

Jak w przewozach zbóż, tak i w przewozach ziemniaków miały miejsce przypadki braku dyspozycji wysyłkowych, co powodowało tworzenie się remanentów. Nieprzemyślane dyspozycje i częste ich zmiany już w trakcie realizacji powodowały chaos i zamieszanie, utrudniając tym sposobem pracę powiatowym i wojewódzkim zespołom.

Słuszną polityka kontraktacji i zaopatrzenia zakładów przemysłu ziemniaczanego była stosowana w dalszym ciągu zaburzenia jednak wystąpiły; krochmalnie i gorzelnie woj. koszalińskiego zostały zawałone ziemniakami miejscowymi i dostawami z województw centralnych. Od 2 października na stacjach odbiorczych gromadziły się coraz to większe ilości wagonów, tak, że w dniu 9 października znajdowało się na postoju, we wspomnianym już Janikowie Pomorskim i Słupsku, ponad 200 wagonów. Średnio dziennie do tych Zakładów nadchodziło około 60 wagonów co przekraczało czterokrotnie ich zdolność wyładunkową.

Sytuacja uległa poprawie dopiero po wydaniu decyzji, zakazującej nadawanie do pewnego czasu ziemniaków dla krochmalni w Janikowie.

Podana niewielka ilość przykładów wskazuje, jak wielkie znaczenie ma terminowe dostarczenie zleceń wysyłkowych oraz polityka w ich lokowaniu w zależności od zaistniałej sytuacji. Dlatego resorty odpowiedzialne za rozdzielnictwo ziemiopłodów powinny położyć szczególny nacisk na wcześniejsze opracowanie dyspozycji wysyłkowych z uwzględnieniem pewnych odchyśleń, które mogą mieć miejsce ze względu na jeszcze niewystarczająco zorganizowane żywiolowe dostawy ziemiopłodów przez chłopów indywidualnych. Resorty te powinny zwrócić szczególną uwagę na wyeliminowanie w polityce dyspozycjami wysyłkowymi — dyspozycji nagłych, nieprzemyślanych, powodujących w konsekwencji chaos i zamieszanie w przewozach. Dyspozycje te powinny być opracowywane pod kątem racjonalnych przewozów. Nie tylko przesyłki międzywojewódzkie, ale i przesyłki międzypowiatowe powinny być wysyłane zgodnie z tą zasadą. Zespoły powinny przeprowadzać kontrolę nad racjonalnością przewozów w dyspozycjach wysyłkowych.

Niewłaściwe dyspozycje wysyłkowe spowodowały w roku ubiegłym tylko na terenie woj. koszalińskiego reekspedycję wielu wagonów ze zbożem. Jedynie na stacjach Stupsk, Koszalin, Jastrzębie i Grzmiąca reekspediowano 17 wagonów ze zbożem. Tylko dzięki zdecydowanej postawie członków zespołu wojewódzkiego nie dopuszczono do dalszych reekspedycji. Nie-racjonalne przewozy spowodowane niewłaściwymi dyspozycjami występowały również i na terenie innych województw. Np. na terenie woj. opolskiego dla cukrowni, Baborów nadchodzący buraki z Radomska, Piotukowa, Krzepic i Częstochowy, podczas, gdy buraki pochodzące z terenów bliżej położonych cukrowni Baborów wysyłane były na teren woj. stalinogrodzkiego itd.

Należy przypuszczać, że podobne przypadki dzięki nabytemu doświadczeniu z lat ubiegłych nie powtórzą się w roku bieżącym.

Sprawne dokonywanie przewozów ziemiopłodów zależy nie tylko od dobrego przygotowania taboru, ekip ładunkowych, w porę nadsyłanych dyspozycji wysyłkowych i operatywnej pracy zespołów. Zależy również od dostaw ziemiopłodów, dokonywanych przez jednostki gospodarze sektora państwowego, spółdzielczego i chłopów indywidualnych. Jeśli od gospodarstw sektora państwowego i spółdzielczego można wymagać przestrzegania harmonogramów dostaw, to sprawa ta w dostawach od chłopów gospodarujących indywidualnie jest w dalszym ciągu niedostatecznie zorganizowana. Nieprzestrzeganie w roku ubiegłym przez chłopów indywidualnych harmonogramów dostaw spowodowało, nienotowane od lat, zwiększone dostawy zboża do magazynów GS i PZZ. Dosłownie w ciągu

kilku dni punkty skupu zostały zasypane zbożem. Dalszy napływ zboża przy jednoczesnym wyczerpaniu powierzchni magazynowych oraz braku dyspozycji wysyłkowych spowodował zakorkowanie wielu punktów skupu, które musiały przerwać przyjmowanie zboża na pewien czas. Nadesłane przez PZZ dyspozycje wysyłkowe rozładowały sytuację na pewnych terenach, potęgując jednak trudności na innych (woj. koszalińskie, opolskie). Wypadki te miały miejsce w początkowej fazie przewozów zboża, dalszy zaś przebieg dostaw pokrywał się mniej więcej z odładunkiem punktów, to też remanenty nie były zbyt wielkie. Dlatego jednostki organizujące skup powinny zwrócić szczególną uwagę na początkową fazę dostaw i przewozów, kiedy harmonogramy i terminy zastępuje znaczna żywiolowość.

W roku ubiegłym także gospodarstwa sektora państwowego i spółdzielczego nie dotrzymały planowanych harmonogramów. Szczególnie w dostawach buraków występowały zaburzenia, powodujące chaos w przewozach, a nawet zaburzenia w produkcji. W początkowej fazie kampanii buraczanej PGR oraz spółdzielnie produkcyjne dostarczały buraki w niewielkich ilościach, co stwarzało stałą groźbę przerwania produkcji w cukrowniach. W końcowej fazie kampanii jednostki te zasypały cukrownie i punkty skupu olbrzymią ilością buraków, co przy niedostatecznej ilości ekip do załadunku w konsekwencji powodowało przestoje wagonów i taboru samochodowego. Wypadki te miały miejsce na terenie województwa bydgoskiego, gdańskiego i in.

Zespoły są sztabem wielkiej bitwy o wykorzystanie każdego środka transportowego, bitwy z marnotrawstwem każdego kilograma zboża, ziemniaków itd. Zespoły powinny stać się koordynatorem wszystkich faz tej wielkiej akcji. Stały nadzór nad przebiegiem akcji, natychmiastowe reagowanie na niedociągnięcia, szybka decyzja w rozwiązywaniu wynikłych sytuacji, ścisła współpraca z wszystkimi zainteresowanymi przewozami ziemiopłodów, to podstawowe zadania zespołów o których należy ciągle mówić, które należy zawsze przypominać i stale mieć na uwadze.

Przewozy ziemiopłodów nie są zagadnieniem prostym. Są zagadnieniem bardzo złożonym i powiązanym z wieloma innymi zagadnieniami. Z tego też powodu zagadnienie współpracy poszczególnych elementów jak środki transportowe, ekipy ładunkowe, dyspozycje wysyłkowe, terminowe dostawy itd., jest czynnikiem, który zadecyduje o przebiegu akcji.

Akcja przewozu ziemiopłodów organizowana jest nie pierwszy raz. Sądzić należy, że w tegorocznej akcji wykorzystane zostaną wszystkie doświadczenia z lat ubiegłych i egzamin sprawności naszych służb transportowych, zbytu i zaopatrzenia wypadnie pomyślnie.

E. DEBSKI (Warszawa)

Projektowanie urządzeń transportowych w zakładach przemysłowych

Zagadnienia transportu w zakładach przemysłowych nowobudowanych, jak i przebudowanych stanowią bardzo ważny czynnik sprawnego funkcjonowania zakładu. Rozwiązanie problemów transportowych jest częścią składową dokumentacji projektowo-kosztorysowej i ma duże znaczenie dla kosztów inwestycji oraz eksploatacji zakładu. Zrozumiałe jest przeto, że realizując Uchwały II Zjazdu PZPR, dążymy do najbardziej racjonalnego opracowania projektów urządzeń transportowych w zakładach przemysłowych. Właściwe opracowanie założeń obsługi transportowej zakładu oraz projekty rozwiązań transportowych powinny być przedmiotem troski nie tylko inwestorów, ale również wszystkich czynników wykonujących i zatwierdzających dokumentację projektowo-kosztorysową.

W rzeczywistości zagadnienie to przez dłuższy okres czasu było traktowane przez przeważającą część inwestorów marginesowo, co powodowało często niewłaści-

we inwestowanie tych urządzeń, a co gorsze, przynosiło rozwiązania niekorzystne pod względem ich eksploatacji, utrudniające pracę przetokową, zwiększające ilość manewrów i pracochłonność szeregu czynności, a w związku z tym i zwiększenie ilości pracowników. Można wyliczyć szereg zasadniczych niewłaściwości, które stwierdzono przy ocenie projektów urządzeń transportowych.

Jedną z poważnych niewłaściwości jest zbyt późne opracowywanie projektów, przedstawianie ich do zatwierdzania w chwili, gdy życie zmusiło już inwestora do wykonania części tych robót. Przeważnie powoduje to trudności dokonania poważniejszych zmian w projekcie ze względu na konsekwencje, jakie z tych zmian wynikają, a mianowicie konieczność dokonania znacznych, czasem kosztownych przeróbek w wykonywanych już robotach w terenie.

Projekt urządzeń transportowych, szczególnie zew-

nętrznym, zarówno szynowych jak bezszynowych powinien być opracowany dla nowych zakładów przemysłowych przed przystąpieniem do jakichkolwiek robót. Zorganizowanie placu budowy i dowóz wszelkich materiałów budowlanych powinien się odbywać w najracjonalniejszy sposób drogami kołowymi lub koleją, a projekt dowozu materiałów powinien być ściśle powiązany z projektem ostatecznym urządzeń transportowych.

Projekt wstępny przebudowy starych zakładów przemysłowych obejmować powinien również projekt urządzeń transportowych w pełnym zakresie wymaganym dla projektów wstępnych, nie zaś, jak to się często zdarza, potraktowany b. pobieżnie bez właściwej podbudowy ekonomicznej.

Projekt urządzeń szynowych i bezszynowych należy opracować w oparciu o wielkość przewidywanej do przywozu i wywozu masy towarowej, uwzględniając właściwy podział tej masy na poszczególne środki transportu. Nie ustalenie powyższego powoduje przestrosty w projektowaniu równoległych urządzeń dla transportu szynowego i bezszynowego i uniemożliwia właściwą ocenę projektowanych rozwiązań. Dopiero po ustaleniu założeń przewozowych dla obu poszczególnych rodzajów transportu i zaprojektowaniu zewnętrznych dróg komunikacyjnych zarówno szynowych jak bezszynowych można przystąpić do opracowania zagadnienia transportu wewnętrznego, międzyoddziałowego z uzasadnieniem wszelkich potrzebnych do tego urządzeń, służących do zwiększenia wydajności pracy, zmniejszenia pracochłonności oraz zmechanizowania czynności naładowniczych i wyładowniczych.

Projektując urządzenie kolejowe ograniczono się do pobieżnych badań ekonomicznych, a dość często w ogóle je pomijano. Takie podejście jest z gruntu fałszywe i z zasady doprowadza do złego rozwiązania technicznego, które utrudnia pracę całego zakładu i zwiększa niepotrzebnie koszty eksploatacji urządzeń transportowych.

Na przykład — pochylenie miarodajne na bocznicy warunkuje ciężar pociągu, jaki przy zastosowaniu danej trakcji może być po tej bocznicy przewożony. Zwiększenie pochylenia miarodajnego zmniejszy zakres robót ziemnych na tej bocznicy i wpłynie na zmniejszenie kosztów inwestycyjnych. Zwiększą się natomiast koszty eksploatacyjne wskutek konieczności zastosowania na bocznicy mniejszych składów pociągowych, co spowoduje większe zużycie paliwa, materiałów i pracy ludzkiej. Zwiększenie ilości pociągów na bocznicy może spowodować gorsze wykorzystanie taboru, a co za tym idzie konieczność dodatkowego zakupu taboru, budowy dalszych stanowisk w parowozowni itd.

Usprawnienie pracy manewrowej, szybkości obrotu wagonu może dać często znaczne oszczędności eksploatacyjne przy stosunkowo niewielkich dodatkowych nakładach inwestycyjnych.

Na przykład — mechanizacja urządzeń ładunkowych, zastosowanie wywrotnic, transporterów itp. może nie tylko skrócić obrót wagonów i lokomotyw, zmniejszyć ilość załogi, ale wpłynąć również na skrócenie długości torów ładunkowych i odstawczych, a zatem wpłynąć nie tylko na obniżenie kosztów eksploatacyjnych, ale również na obniżenie nakładów inwestycyjnych. Widzimy stąd, że każde poważniejsze zagadnienie dotyczące takiego czy innego rozwiązania winno być w czasie sporządzania projektu wstępnego dokładnie przeanalizowane pod względem ekonomicznym, w powiązaniu z odpowiednim rozwiązaniem technicznym. Brak tej podbudowy uniemożliwia racjonalną ocenę projektu, a zresztą i sam projektant bez podbudowy ekonomicznej nie ma pewności czy jego projekt jest istotnie najlepszy i najoszczędniejszy.

Władze kolejowe, a w szczególności Dyrekcje Okręgowe PKP, podchodzą do projektów bocznicy zbyt rygorystycznie, traktując zakłady przemysłowe, będące użytkownikami bocznicy tak, jak gdyby stanowiły one własność prywatną. Żądań swoich PKP z reguły nie motywują, a stawiają je jako warunki, bez których bocznica nie zostanie uruchomiona, stawiając w ten sposób zakład w sytuacji przymusowej. Przy uzgadnianiu projektów bocznicy DOKP nie zwracają zupełnie uwagi na to, że projektanci, zresztą b. często pracownicy tychże

dyrekcji, przewidują w projekcie układanie nadmiernej ilości torów o nawierzchni nowej ciężkiego lub średniego typu.

PKP powinny radykalnie zmienić swoje stanowisko w sprawie budowy bocznicy kolejowych dla zakładów przemysłowych i do uzgadniania projektów podłączeń tych bocznicy.

Ponadto należałoby dostarczyć kolei dane, dotyczące wielkości i struktury obrotu ładunków na projektowanej bocznicy dla I etapu i okresu końcowego (największego rozwoju), przewidywanych kierunków przewozowych oraz projektów rozwiązań operacji zdawczo-odbiorczych i innych zagadnień organizacyjno - eksploatacyjnych.

Rozwinięcie torów, przedłużenie istniejących i pobudowanie dodatkowych torów stacyjnych spowodowane podłączeniem nowowybudowanej bocznicy, albo rozbudową istniejącej powinno być realizowane (podobnie jak ma to miejsce w ZSRR) przez PKP i na ich koszt.

Takie postawienie sprawy zmusi władze kolejowe do wnikliwszego analizowania swych potrzeb i nie obciążania ogólnokrajowego budżetu robotami, które dla danego etapu nie są niezbędne.

Zanim wyjdą odpowiednie zarządzenia, inwestor i projektant powinni wnikliwiej badać żądania PKP i w razie rozbieżności zdań na ten temat pomiędzy inwestorem a PKP odwoływać się do instancji wyższych (Min. Kolei, zainteresowanych resortów, ew. PKPG).

Opracowania projektowe bocznicy kolejowych dla zakładów przemysłowych powinny być ujednolicone przynajmniej pod tym względem, aby w projektach, nie były opracowywane zagadnienia nie wymagane dla projektu wstępnego, jak przekroje poprzeczne, projekty różnych budynków, takich jak parowozownie, nastawnie, budki zwrotniczkowskie itp., gdyż w większości przypadków resort kolei posiada odpowiednie dokumentacje i opracowywanie nowych projektów jest marnotrawstwem czasu i pracy ludzkiej. Należy nadmienić, że często przy braku rozpracowania szeregu zagadnień takich, jak: odwodnienie, zaopatrzenie w wodę, łączność, sygnalizacja, zakup taboru transportowego itd. w projektach znajduje się wiele opracowań, które nie tylko mogłyby być na etapie projektu wstępnego pominięte, ale często są w ogóle zbędne.

Reasumując uważam, że projekt wstępny urządzeń transportowych dla zakładu przemysłowego powinien zawierać:

1) szczegółowy podział ładunków na dostarczane transportem szynowym i bezszynowym;

2) organizację ruchu na bocznicy i na stacji wewnętrzno-zakładowej z podaniem ilości wagonów podstawionych do każdego obiektu w zakładzie;

3) umotywowanie ekonomiczno - ruchowe wyboru danego wariantu technicznego budowy bocznicy i danego pochylenia miarodajnego z opisem optymalnej niwelety, przy czym niweleta optymalna w różnych warunkach może być inna (np. przy budowie bocznicy na Śląsku, gdzie o ziemię nasypową b. łatwo, przewaga nawet znaczna nasypów nad wykopami nie jest nieekonomiczną, natomiast nadmiar wykopów w związku z trudnością uzyskania terenu pod odkłady nie powinien być tolerowany).

4) obliczenia ruchowe wszystkich elementów bocznicy, punktu zdawczo-odbiorczego, stacji zakładowej, torów trakcyjnych itp.;

5) obliczenia trakcyjne z umotywowaniem planowanego zakupu taboru;

6) profil podłużny i plan bocznicy oraz stacji wraz z schematem;

7) opis urządzeń wodno - kanalizacyjnych, odwadniających, sygnalizacyjnych, zabezpieczających, elektr., itp. wraz z przybliżonym kosztem;

8) schemat organizacji służby transportowej wraz z obliczeniem załogi, podaniem potrzebnych dla niej mieszkań, budynków administracyjnych i służbowych itp.;

9) zestawienie kosztów wg instr. Nr 98;

10) harmonogram robót i plan finansowy.

Pożądane byłoby prócz tego podać wskaźniki techniczno - ekonomiczne. Wskaźniki takie pomogłyby projektantom przy opracowaniu następnych projektów

i pozwoliły zwrócić baczniejszą uwagę na ew. przerosty względnie niedoinwestowanie pewnych urządzeń.

1) wskaźnik wykorzystania torów zakładowych w m. b. torów na tysiąc ton obrotu ładunków rocznie, tj.:

$$\frac{\text{ogólna długość wszystkich torów (bez bocznic)}}{\text{ilość na i wyładunków w tys. ton rocznie}} = \frac{T}{L} \text{ w m. b./tys. ton rocznie}$$

1a) ten sam wskaźnik w stosunku do maksymalnego dobowego obrotu wagonów w m. b./wagon, tj.:

$$\frac{\text{długość torów (bez bocznic)}}{\text{ilość wagonów maksymalnego dobowego obrotu}} = \frac{T}{W} \text{ w m. b. / wagon}$$

2) wskaźnik wykorzystania torów na punkcie zdawczo - odbiorczym, tj.:

$$\frac{\text{długość torów na punkcie zdawczo-odbiorczym}}{\text{ilość wagonów maksymalnego dobowego obrotu}} = \frac{T_p}{W} \text{ w m. b. / wagon}$$

3) wskaźnik kosztu robót kolejowych na tonę obrotu ładunków rocznie w zł, tj.:

$$\frac{\text{Koszt robót kolejowych}}{\text{ilość na i wyładunków w tonach rocznie}} = \frac{K_k}{L} \text{ w złotych / ton. ład. rocznie}$$

3a) Ten sam wskaźnik z wyłączeniem kosztu robót na bocznicach, które lepiej charakteryzują właściwość projektowanych urządzeń, gdyż koszt bocznic zależy przede wszystkim od warunków terenowych i odległości zakładu od stacji PKP, tj.:

$$\frac{\text{koszt robót kolejowych bez kosztu bocznic}}{\text{ilość na i wyładunków w tonach rocznie}} = \frac{K_{k-b}}{L} \text{ w zł / t. ład. rocznie}$$

Wskaźnik ten dla zakładów rozbudowanych może mieć znaczenie tylko orientacyjne.

4) Wskaźnik wykorzystania parowozów manewrowych, w ilości wagonów rozrządzanych w ciągu godziny pracy parowozu, tj.

$$\frac{\text{ilość wagonów załad. i próżnych}}{\text{ilość parowozogodzin pracy wszystkich parowozów}} = \frac{W_r}{w} \text{ wagon / parowoz-godz.}$$

U w a g a ! Przy rozbudowie zakładu w braku danych odnośnie istniejących torów i posiadanego taboru — wskaźniki te nie mogą być miarodajne

Przy projektowaniu bocznic, tj. połączenia stacji PKP z zakładem miarodajnymi są wskaźniki następujące:

5) Wskaźniki kosztu 1-go kilometra bocznic w tysiącach złotych, tj.

$$\frac{\text{koszt budowy bocznic w tys. zł.}}{\text{długość bocznic w km.}} = \frac{K_b}{T_b} \text{ w tys. zł./km}$$

5a) Ten sam wskaźnik charakteryzujący optymalne zaprojektowanie bocznic w planie, tj.

$$\frac{\text{koszt bocznic w tys. km}}{\text{odległość pomiędzy stacją PKP a zakładem (w prostej linii)}} =$$

$$= \frac{K_b}{S} \text{ w tys. zł./km}$$

Ścisłe: odległość pomiędzy zwrotnicą odgałęziającą bocznicę do zakładu na stacji PKP, a zwrotnicą wprowadzającą na punkt zdawczo-odbiorczy lub stację zakładową.

6) Wskaźnik optymalnego zaprojektowania niwelety bocznic ujęty w koszcie robót ziemnych na bocznicach w tys. zł, tj.

Koszt robót ziemnych na bocznicach w tys. zł

$$\frac{\text{Długość bocznic w km}}{= \frac{K_{b-z}}{T_b} \text{ w tys. zł./km}}$$

6a) Ten sam wskaźnik ujęty w procentach od ogólnego kosztu robót na bocznicach, tj.:

$$\frac{\text{Koszt robót ziemnych na bocznicach} \times 100}{\text{Koszt budowy bocznic}} = \frac{K_{b-z}}{K_b} \text{ w \%}$$

Wskaźnikami charakteryzującymi oszczędne zaprojektowanie robót kolejowych są:

7) Wskaźnik kosztu robót kolejowych w tys. zł na km zaprojektowanego toru (bez bocznic), tj.

$$\frac{\text{koszt robót kolejowych bez taboru i bocznic}}{\text{ogólna długość torów (bez bocznic)}} = \frac{K_{k-b-t}}{T} \text{ w tys. zł./km}$$

8) Wskaźnik właściwego zaprojektowania robót kolejowych w profilu i w planie, ujęty w procentach kosztu robót ziemnych w stosunku do ogólnego kosztu robót kolejowych, tj.

$$\frac{\text{koszt robót ziemnych (bez bocznic)} \times 100}{\text{koszt robót kolejowych (bez bocznic i taboru)}} = \frac{K_z - b}{K_k - b - t} \text{ w \%}$$

9) Wskaźnik właściwego użycia typu nawierzchni ujęty w procentach kosztu nawierzchni w stosunku do ogólnego kosztu robót budowlanych, tj.:

$$\frac{\text{koszt nawierzchni} \times 100}{\text{koszt robót kolejowych (bez kosztu taboru)}} = \frac{K_n}{K_k - t} \text{ w \%}$$

Przy projektowaniu nowych zakładów przemysłowych bardzo istotnymi są wskaźniki:

10) Wskaźnik kosztu robót kolejowych ujęty w procentach od ogólnego kosztu wszystkich robót tj.:

$$\frac{\text{koszt robót kolejowych} \times 100}{\text{ogólny koszt robót}} = \frac{K_k}{K} \text{ w \%}$$

11) Wskaźnik kosztu zakupu taboru ujęty w procentach od ogólnego kosztu robót kolejowych, tj.:

$$\frac{\text{koszt zakupu taboru} \times 100}{\text{koszt ogólny robót kolejowych}} = \frac{K_t}{K_k} \text{ w \%}$$

Dla zakładów rozbudowanych wskaźniki 9 i 10 nie mogą dać właściwego pojęcia o kosztach ponieważ mianownika nie możemy ustalić nawet z dużym przybliżeniem. Przy analizie projektu pomocnymi być mogą wskaźniki następujące:

12) Wskaźnik zagęszczenia sieci kolejowej na zakładzie, ujęty w procentach, tj.:

$$\frac{\text{Powierzchnia zajmowana przez tor na zakł.} \times 100}{\text{Całkowita powierzchnia zakładu}} =$$

$$= \frac{P_t}{P} \text{ w \%}$$

12a) Ten sam wskaźnik ujęty w mb na ha, tj.:

$$\frac{\text{Długość torów na zakładzie w mb.}}{\text{Całkowita powierzchnia zakładu w ha}} = \frac{T_z}{P} \text{ w mb./ha}$$

13) Wskaźnik charakteryzujący pojemność torów na punkcie zdawczo-odbiorczym ujętą w procentach, tj.:

$$\frac{\text{długość torów na punkcie zdawczo-odbior.} \times 100}{\text{całkowita długość torów (bez bocznic)}} = \frac{T_p}{T} \text{ w \%}$$

W odniesieniu do analizy technologicznego procesu pracy transportowej wewnątrz zakładu należałoby w projekcie wstępnym, opierając się na dziele: „Maszyno-strojenie“ t. 15 podawać jeszcze wskaźniki następujące:

14) Wskaźnik czasu obrotu wagonów PKP na zakładzie w godzinach na 1 wagon, tj:

$\frac{\text{ilość wag.-godz. wagonów PKP przebywających w zakł.}}{\text{ilość jednostek tego taboru}}$

15) Wskaźnik czasu obrotu wagonów zakładowych w godzinach na 1 wagon, tj:

$\frac{\text{ilość wagonogodzin wagonów zakładowych w ruchu}}{\text{ilość załadowań tych wagonów}}$

16) Wskaźnik średniej pracy przewozowej jednej jednostki transportowej w ciągu doby, w tonokilometrach na 1 wagon, tj.:

$\frac{\text{ilość wykonywanych tonokilometrów netto}}{\text{ilość wagonów będących w ruchu}}$

17) Wskaźnik średniego dobowego przebiegu jednego wagonu w kilometrach na 1 wagon, tj.:

$\frac{\text{Suma wszystkich przebiegów (ładow. i próżn.) w km}}{\text{Ilość wagonów w ruchu}}$

18) Współczynnik wykorzystania taboru ujęty w procentach, tj.:

$\frac{\text{Ilość wagonogodzin w ruchu} \times 100}{\text{Ilość wagonogodzin wszystkich posiadanych wagonów w \%}}$

19) Współczynnik wykorzystania przebiegów ujęty w procentach, tj.:

$\frac{\text{Ilość kilometrów przejechanych w stanie załadowanym} \times 100}{\text{Ilość kilometrów ogółem (przejechanych z ładunkiem i bez) w \%}}$

20) Współczynnik wykorzystania taboru liczony w procentach, tj.:

$\frac{\text{ilość przewiezionego ładunku w tonach} \times 100}{\text{ładowność wszystkich wagonów przewożących ładunki w \%}}$

Wskaźników od 14 do 20 na podstawie analizowanych projektów z braku odpowiednich danych nie da się wy-

prowadzić. Wskaźniki, te można będzie dopiero wprowadzić w przyszłości.

Oczywiście właściwa wartość podanych powyżej wskaźników może być ustalona dopiero w przyszłości. Dzisiaj już wszakże można na podstawie wielu przeanalizowanych projektów ustalić niektóre z nich, oczywiście wahające się w bardzo szerokich granicach. Dla zakładów o wielkim obrocie ładunków, jak np. kopalnie, huty itp. wskaźniki te winny się kształtować w pobliżu dolnej granicy, zaś na zakładach o małym obrocie ładunków, wskaźniki będą wyższe i mogą dla bardzo małych zakładów kształtować się w pobliżu górnej granicy.

Wskaźniki, które można by przykładowo dla orientacji podać są następujące:

$$1) \frac{T}{L} = \text{od } 5 \text{ mb./tys. ton rocznie do } 30 \text{ mb./tys. ton rocznie}$$

$$1a) \frac{T}{W} = \text{od } 14 \text{ mb./w do } 100 \text{ mb./w}$$

$$2) \frac{T_p}{W} = \text{od } 4 \text{ mb./w do } 40 \text{ mb./w etc.}$$

Dalsze wskaźniki kształtują się w ten sam sposób i obecnie nie mogą być miarodajnymi, jak widać z powyższych przykładów, toteż chciałem podać tylko kierunek odpowiednich prac i ich zakres, dla każdego bowiem rodzaju zakładu wskaźniki te dadzą się bardzo

poważnie zawęzić i np. dla kopalni wskaźnik $\frac{T}{L}$ waha się tylko w granicach od 5 mb./t.t.r. do 7,6 mb./t.t.r.,

W końcu pragnę dodać, że artykuł mój ma na celu wywołać na omawiany temat jak najszerzą dyskusję, celem podniesienia na wyższy poziom projektowania transportu na zakładach przemysłowych, osiągnięcia jak najdalej idących oszczędności oraz uporządkowania i jednolitego traktowania tych spraw.

JULIUSZ KOWALIK — (Warszawa)

Kierowanie zakładem transportu samochodowego

Na VI Sesji Sejmu PRL Prezes Rady Ministrów J. Cyrankiewicz oraz Minister Finansów T. Dietrich wskazali szereg najistotniejszych błędów i zaniedbań gospodarczych, jakie miały miejsce w 1954 r. i silnie podkreślili konieczność usprawnienia pracy przedsiębiorstw, a szczególnie zmiany stylu, organizacji oraz metod pracy zarządów i kierownictwa przedsiębiorstw.

Błędy i zaniedbania omawiane na VI Sesji Sejmu znajdują wyraz także w wynikach gospodarczych za 1954 r. przedsiębiorstw transportu samochodowego.

Błędy i zaniedbania omawiane na VI Sesji Sejmu znajdują wyraz także w wynikach gospodarczych za 1954 r. przedsiębiorstw transportu samochodowego.

Transport samochodowy przeżywa okres szybkiego dynamicznego rozwoju. Powstały olbrzymie przedsiębiorstwa i zakłady transportowe, praca których koordynowana jest zgodnie z potrzebami gospodarczymi. Jest to nowa dziedzina życia gospodarczego nie znajdująca precedensu w naszej przeszłości. Stąd brak doświadczenia w organizowaniu przedsiębiorstw i kierowaniu nimi, stąd trudności we właściwym doborze kadr i w fachowym przygotowaniu załogi. Dlatego też w transportie samochodowym można spotkać dość przypadkowy dobór ludzi o różnych kwalifikacjach, o różnym przygotowaniu zawodowym, niekiedy zupełnie nie związanym z ich obecną pracą.

Mamy także inne zjawiska, a mianowicie, że absolwenci szkół średnich i wyższych, kształcących ekonomistów transportu, po zetknięciu się z codziennym życiem przedsiębiorstwa, mają duże wątpliwości co do metod ich nauczania, a niekiedy w ogóle co do potrzeby kształcenia się w zakładach naukowych.

Ekonomika transportu jest niewątpliwie dyscypliną trudną. Różnorodność i wielokierunkowość powiązań czynników kształtujących wielkość produkcji i określających jakość usług jest poważnym przyczynkiem dla konieczności poświęcania czasu gruntownej nauce, aby na te różne czynniki oddziaływać zgodnie z wymogami planów gospodarczych.

Wielu ludziom, którzy znajdują się po raz pierwszy w zakładzie transportowym i zetkną się z konglomeratem wskaźników technicznych, eksploatacyjnych i finansowych grozi albo zagubienie się w szczegółach, albo ocenie zjawisk na podstawie jednego sztucznie, a często i błędnie wyrwanego oraz wyolbrzymionego fragmentu rzeczywistości. Jakkolwiek wszystkie wskaźniki, wszystkie zjawiska są ze sobą wzajemnie powiązane i wzajemnie na siebie oddziałują, to trzeba umieć rozróżniać powiązania istotne, decydujące od powiązań mniej istotnych, które w minimalnym stopniu oddziałują na produkcję, a tym bardziej od powiązań nieistotnych.

Aby dobrze kierować zakładem transportowym, wykonywać plany gospodarcze, przynosić korzyści społeczeństwu, trzeba umieć wykrywać główne ogniwa wzajemnych powiązań czynników decydujących o tych wskaźnikach produkcji, których poziom w stosunku do planu warunkuje uzyskanie absolutorium działalności. Takiej „odkrywczej” pracy powinien poświęcić się każdy nowy kierownik zakładu transportowego, każdy ekonomista, który chce naprawdę twórczo pracować, a nie stać na uboczu życia przedsiębiorstwa. Nie jest to łatwe zadanie, tym bardziej, że każde przedsiębiorstwo czy zakład ma swoją specyfikę, swoją odmienną sytuację społeczno-ekonomiczną, innych ludzi z innymi wymaganiami, przyzwyczajeniami, zdolnościami itd. Dlatego też poznanie nowego terenu jest pracą trudną, wymagającą dużej cierpliwości, taktu i niekiedy poświęcenia, tym bardziej, że nie zawsze istnieje ku temu przychylna atmosfera.

W każdym przedsiębiorstwie występują pewne główne grupy zagadnień, dla każdego przedsiębiorstwa istnieją pewne stałe kryteria, na których powinno się opierać decyzje w sprawach gospodarczych. Pierwsze ogniwo obejmuje zagadnienia związane z zasadą całkowitego wykorzystania osobistego materialnego zainteresowania ludzi pracy w rozwijaniu i umacnianiu produkcji socjalistycznej w wynikach przedsiębiorstwa.

Wielką rolę w życiu jednostki gospodarczej odgrywa kojarzenie materialnego zainteresowania pracowników z wynikami ich pracy i wynikami całego zakładu.

Właściwe i odpowiednio zastosowane bodźce ekonomiczne stwarzają przesłanki gospodarności i podnoszą gwarancje wykonania planów. W celu wykorzystania tych możliwości trzeba bardzo dokładnie poznać stosowane w zakładzie bodźce ekonomiczne i sferę ich działania, a przede wszystkim poznać powiązania produkcji z systemem wynagradzania, z systemem świadczeń przedsiębiorstwa na rzecz pracowników.

Praktycznie rzecz biorąc kierownictwo zakładu transportowego winno poznać i zrozumieć po pierwsze podstawowe wskaźniki techniczno-eksploatacyjne w takim stopniu, aby umieć samodzielnie sporządzić plan zdolności przewozowej taboru i plan spedycji, po drugie zbiorowy układ pracy, umowę zakładową oraz system i stawki wynagradzania, obowiązujące w danym zakładzie.

Istnieją już dzisiaj możliwości dokładnego przestudiowania tych dwóch zagadnień, nawet w dość krótkim czasie, gdyż mamy w bibliotekach i na półkach księgarskich szereg dobrych wydawnictw. Nawet dla zupełnie początkującego ekonomisty transportu, wystarczy całkowicie materiał, podany przez inż. T. Sokołowskiego na 78 stronach w książeczce pt. „Wskaźniki techniczno-eksploatacyjne w transporcie samochodowym”, bez potrzeby uciekania się do prac większych czy trudniejszych. Umowę zbiorową, umowę zakładową i przepisy o wynagradzaniu posiadają wszystkie zakłady pracy. Nie można jednak poprzestać na przestudiowaniu literatury i przepisów, ale należy poznać skutki działania bodźców przez przeanalizowanie list płacy poszczególnych grup pracowników oraz dokumentów określających ich wyniki pracy i wydajności, jak np. karty drogowe kierowców, karty pracy rzemieślników stacji obsługi itp. Jeżeli przy tej analizie zwrócić się uwagę na odchylenia w wynagrodzeniu i wydajności poszczególnych pracowników i ustali przyczyny tych odchylen, to niewątpliwie zdobędzie się dużo praktycznych wiadomości dla kierowania i nadzorowania zakładu. W ten sposób można także wykryć przejawy błędnej polityki gospodarczej lub błędnego zastosowania bodźców, można spotkać dysproporcje wynikające z zachodzących jeszcze w naszych warunkach różnic pomiędzy pracą osobistą a pracą społeczną. Z tego punktu widzenia warto także oceniać strukturę organizacyjną przedsiębiorstwa oraz organizację rachunkowości.

Drugie kryterium stanowi rentowność, przy czym chodzi tutaj o rentowność w najszerszym ujęciu, a więc o rentowność społeczną, którą osiąga się w transporcie przede wszystkim przez ekonomiczne wykorzystanie sprzętu przy ścisłym przestrzeganiu reżimu oszczędności pracy żywej i materiałów. Wszystkie te elementy koncentrują się w służbie dyspozytora i dlatego, aby

być dobrym kierownikiem całego zakładu transportowego, trzeba dokładnie poznać pracę dyspozytora — po prostu trzeba być dobrym dyspozytorem. (Uwaga: słownik wyrazów obcych M. Arcta określa dyspozytora w ten sposób: „zastępca pryncypała w zakładzie handlowym lub przemysłowym; zarządzający”).

Wykonywana przez dyspozytora wstępna kalkulacja pracy przewozowej opiera się na znajomości techniczno-ekonomicznych właściwości poszczególnych jednostek taboru znajdującego się w dyspozycji przedsiębiorstwa, technologii przewożonej masy towarowej, ekonomiczno-społecznej struktury obsługiwanego terenu oraz geografii i naturalnie na znajomości planu. Takich właśnie wiadomości należałoby wymagać od kierownictwa zakładu transportowego; dobrze jest gdy kierownik posiada zezwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, gdyż szybciej i lepiej zrozumie pracę kierowców, gdyż łatwiej mu będzie określić możliwości produkcyjne i ustalić charakter przewozów. Bardzo istotne jest rozpoznanie obsługiwanego terenu, doskonałe poznanie geografii gospodarczej, gdyż daje to bogaty materiał dla analizy potrzeb przewozowych i synchronizowania z nimi zdolności produkcyjnej zakładu transportowego.

I tutaj, podobnie jak przy pierwszym kryterium, istnieją możliwości korzystania z literatury fachowej, jak np. inż. T. Sokołowski: „Zasady eksploatacji w transporcie samochodowym”, dr St. Berezowski „Geografia transportu” — i wiele innych prac, szczególnie z zakresu geografii gospodarczej.

Wyższym szczeblem pracy dyspozytora jest kalkulacja pieniężna przewozów, która umożliwia walkę o obniżanie kosztów przewozów przez właściwą organizację pracy taboru. Jest to także kalkulacja wstępna, uproszczona i przystępna, taka o jakiej pisze inż. T. Sokołowski we wspomnianej wyżej pracy „Zasady eksploatacji w transporcie samochodowym”. Niemniej jednak wymaga ona pewnych wiadomości teoretycznych o kosztach własnych i o podstawowych wskaźnikach, które oddziałują na poziom kosztów. Trudno już dzisiaj nie wymagać od kierownictwa zakładu znajomości kosztów własnych, ich planu i sprawozdań, a ignorowanie tego zagadnienia nie powinno być tolerowane, tym bardziej, że na ten temat także istnieje już dorobek bibliograficzny. Zresztą najbardziej praktyczne wiadomości powinno się uzyskać bezpośrednio u planistów oraz księgowych zakładów pracy.

Trzecim kryterium, które powinno być uwzględniane przy kierowaniu zakładem transportowym, jest zgodność polityki transportowej z taryfami przewozowymi. Wychodząc z założenia, że stawki taryfowe i przepisy taryfowe są wyrazem polityki transportowej państwa, można opierać na nich podział zadań przewozowych pomiędzy poszczególne rodzaje środków przewozowych i przedsiębiorstwa. W praktyce podział ten dokonuje się jeszcze często żywiołowo, a nawet spotyka się niewłaściwa, niezgodna z polityką taryfową, akwizycja przewozów i przechwytywanie ładunków. Znajomość taryf przewozowych umożliwia prawidłową kalkulację przewozową, a dzięki temu wykorzystywanie najtańszych (taryfowo) środków transportowych.

Znajomość taryf różnych środków przewozowych, podbudowana znajomością geografii transportowej i struktury ekonomiczno-społecznej terenu — powinna być jednym z wymogów warunkujących objęcie kierowniczego stanowiska w transporcie. Jest to tym bardziej istotne, że przepisy i stawki taryfowe stwarzają bodźce dla lepszego, pełniejszego wykorzystania taboru (np. opłaty za przedłużenie czasu postoju przy załadunku lub wyładunku samochodu lub opłaty ulgowe za wykorzystany przebieg powrotny pojazdu) i ich poznanie i wykorzystanie umożliwia obniżenie kosztów przewozu i zwiększenie akumulacji. Z tych względów kierownik zakładu powinien znać taryfę samochodową i spedycyjną oraz orientować się w korelacji opłat za przewóz różnymi środkami transportowymi. Można by więc wymagać umiejętności fakturowania usług własnego zakładu oraz kontrolowania np. listów przewozowych kolei i żeglugi. Zdobycie tych wiadomości jest także ułatwione dzięki pracy ob. Fr. Makulca „Taryfy drogowe”.

Wreszcie czwartym kryterium kierownictwa powinna być rotacja środków obrotowych, która łączy w sobie przede wszystkim zagadnienia tak zwanej dyscypliny rozrachunkowej oraz dyscypliny finansowej w przestrzeganiu wielkości zapasów materiałowych i innych a także ogólnego poziomu kosztów.

Dobre wyniki eksploatacyjne i techniczne mogą być zaprzepaszczone pod względem finansowym przez zamrożenie środków finansowych w zbędnych zapasach czy w zaległych niezrealizowanych należnościach. Dlatego też duże znaczenie ma stały, codzienny nadzór nad prawidłowością obiegu środków, nadzór ten umożliwia bardzo często wykrycie zbiurokratyzowania pracy, błędnego obiegu dokumentów i niewłaściwej organizacji pracy.

Podstawy teoretyczne podane są w wielu książkach wydanych przez PW. Gosp., a także Wyd. Kom. jak np. M. Madeyski „Planowanie w transporcie samochodowym”, skrypty WSE Szczecin, SGPiS itd.

Grutowne poznanie omówionych czterech grup zagadnień stanowi naszym zdaniem klucz do zrozumienia całego procesu produkcyjnego, ułatwia kierowanie nim i umożliwia stwarzanie warunków dla pogłębiania form i popularyzowania ruchu współzawodnictwa pracy.

Podane cztery grupy zagadnień tworzą zespół wymogów zawodowych, jakim powinno odpowiadać przygotowanie kierownika zakładu transportowego. Podkreślamy słowo „zawodowych”, gdyż obok nich niewątpliwie ważną rolę odgrywają inne cechy i zdolności kierownictwa, jak np. postawa społeczno-polityczna, ogólne wykształcenie, inteligencja, morale itd. itd.

W. ANDRUSZKIEWICZ (Gdańsk)

Współpraca portów z koleją

Jednym z warunków dobrej pracy portów i osiągania przez nich coraz lepszych wyników eksploatacyjno-ekonomicznych jest socjalistyczna współpraca czynnych w portach przedsiębiorstw i instytucji. Szczególnie ważne jest właściwe kształtowanie się warunków współpracy portu z koleją. Należy bowiem podkreślić, że w naszych warunkach ogromną większość przywożonych do portów statkami ładunków wywozi się z portów koleją, a również w dowozie ładunków od strony lądowej, np. do portu Gdyni — występuje prawie wyłącznie kolej.

Pomimo, że umownym kontrahentem kolei na terenie portu jest spedytor, który zleca zarządowi portu załadunek i wyładunek wagonów, to jednak praktycznie przy odbiorze i nadaniu przesyłek następuje ścisłe współdziałanie pomiędzy portem i koleją. Wzajemne więc poznawanie swoich możliwości i potrzeb oraz ułatwianie sobie pracy eksploatacyjnej daje zarówno kolei, jak i portowi ogromne korzyści ekonomiczne.

Trzeba podkreślić, że na przestrzeni minionych dziesięciu lat współpraca pomiędzy portami a koleją układa się coraz lepiej. Wspólne plany, narady, konferencje, a nawet wspólnie podejmowane i realizowane zobowiązania wytworzyły już silną więź społecznej współpracy. Lepsze jest wykorzystanie wagonów ładowanych obecnie w porcie, kolej ułatwia pracę portom przez awizację z trasy ze stacji węzłowych, położonych na terenie DOKP „portowej”, o zdążających do portów wagonach ładownych. Ogłoszono szereg słusznych nowych przepisów o pracy kolejowej na terenie portu. Zawierają one głównie „Dekret o przewozie przesyłek i osób kolejami” w załączniku 11-a, który nosi tytuł „Przepisy o nadawaniu i wydawaniu przesyłek kolejowych w portach morskich”, zarządzenie Ministra Żeglugi nr 167 z dnia 10.VII.1953 r., wydane w porozumieniu z Ministrem Kolei i Regulamin kolejowe obsługi portu, opracowane oddzielnie dla Gdyni, Gdańska i Szczecina. Plany kolejowe „naładunku wagonów” — miesięczne i pięciodniowe, jak też plany obsługi nadbrzeży portowych są dużą pomocą również i dla portu. Opracowanie szeregu uchwał i zaleceń przez Komisję Kolejową Sekcji Morskiej — Polskiej Izby Handlu

Jest rzeczą niewątpliwą, że wszyscy „nowi” transportowcy, a więc ludzie pracujący w transporcie samochodowym bez dostatecznego przygotowania powinni poznać przede wszystkim omówione wyżej cztery grupy zagadnień, to znaczy:

- warunki pracy i płacy,
- służbę dyspozytorską,
- taryfy transportowe,
- rotację środków obrotowych.

Absolwenci średnich i wyższych szkół transportowych nie mogą poprzestać na wiadomościach zdobytych w uczelniach, ale bezwzględnie muszą je pogłębić przez szczegółową analizę właśnie tych samych czterech grup zagadnień w konkretnym przedsiębiorstwie, w praktyce codziennego życia zakładu pracy.

Trzeba przy tym stwierdzić, że o ile druga grupa pracowników (absolwenci) mają warunki dla samodzielnego ugruntowania wiedzy, to grupa pierwsza nie może być pozostawiona bez pomocy z zewnątrz.

Dlatego też, mimo istnienia szkół zawodowych a nawet wyższej uczelni o specjalizacji ekonomiki transportu samochodowego, wydaje się konieczne organizowanie kursów przez poszczególne centrale przedsiębiorstw transportowych i to zarówno kursów z oderwaniem od pracy jak i bez oderwania od pracy.

Poza tym nasuwa się już obecnie pytanie czy nie należałoby skorzystać z doświadczeń niektórych zakładów pracy (np. PKP) i wprowadzić obowiązek komisijnego sprawdzania przygotowania kandydata do objęcia stanowiska w transporcie samochodowym.

Zagranicznego lub też przez Komisję współpracy portów z zapleczem, działającą w oparciu o Ministerstwo Żeglugi, usprawniło operatywną współpracę. Duże, bezpośrednie zainteresowanie, jakie okazuje DOKP Gdańsk dla potrzeb i problematyki portów, daje w wyniku szeregu wspólnych osiągnięć aparatu portowego i kolejowego.

Osiągnięcia te jednakże daleko nie wyczerpują zagadnienia dobrej współpracy portów z koleją. Pozostaje cały szereg spraw niezłatwionych i istnieją możliwości: wielu usprawnień, pozwalających na osiągnięcie dalszych, coraz lepszych efektów w pracy.

Wymienimy niektóre z nich.

1. Planowanie dobowe nadejścia wagonów ładownych do portu z podziałem na ośmiodzinne zmiany robocze. Kolej nie daje portowi pełnego rozeznania, jakie wagony ładowne podstawą w porcie w następnej dobie, pomimo, że wagony te są już nadane i zdążają do portu. Odczuwa się brak informacji z trasy, stąd występują liczne trudności w zaplanowaniu pracy w porcie na następną dobę. Trudności te występują szczególnie ostro w niedziele i święta. Takie więc planowanie kolejowe nadejścia wagonów do portu jest gospodarczo uzasadnione i powinno być przez kolej wprowadzone.

2. Awizacja o wagonach, zdążających do portu, powinna nadchodzić nie tylko z węzłowych stacji „portowej” DOKP, ale również z dalszych DOKP oraz z wlotowych stacji granicznych. Stosowana obecnie awizacja z terenu DOKP „portowej” daje za mało czasu na przygotowanie odpowiedniego frontu pracy przeładunkowej, dlatego konieczna jest awizacja z dalszych punktów. Tak zorganizowana awizacja z trasy przewozu będzie fundamentem omówionego wyżej planowania i ułatwi sprawny wyładunek setek różnych wagonów na dobę. Nie będzie wówczas „zakłóceń” w podstawianiu wagonów niezgłoszonych na daną dobę lub zmianę roboczą. Port musi mieć możliwość właściwego przygotowania się do sprawnego wyładunku w czasie doby — szczególnie wagonów krytych.

3. Przybycie do portu wagonów z ładunkami, przeznaczonymi do przeładunku bezpośredniego na okre-

ślony statek, w dniach oznaczonych w listach przewozowych, zmniejszyłoby liczbę „świadomych“ przestojów. Ma to obecnie miejsce w przypadkach, gdy kolej w stosunku do obowiązujących ja terminów dostawy „przedwcześnie“ dowozi wagony do portów, a towar przeznaczony jest do bezpośredniego przeładunku na statek. Stąd wprowadzenie dla określonej grupy towarów, które z uzasadnionych względów powinny być przeładowywane bezpośrednio z wagonów, przewozów z dostawą na oznaczony termin byłoby wielkim postępem w organizowaniu tych przeładunków. Sprawa ta wymaga szczegółowego przeprowadzenia, uwzględniającego doświadczenie przede wszystkim z przewozów bekonów i jagód.

4. Urealnienie terminu dostawy przeznaczonego na przebieg wagonowy ze stacji nadania do portu — podniosłoby dyscyplinę czasu przewozu i przeładunków portowych. Często są przypadki, że na tej samej trasie czas przebiegu wagonów do portu jest dwa razy krótszy, niż wskazują na to obowiązujące terminy dostawy. Pozornie taryfowo „jest wszystko w porządku“. Utrudnia to jednak portową gospodarkę składową i planowe załadunki statków. Dobrze, że kolej potrafi już tak znacznie skracać czas przelotu wagonów, ale jeszcze lepiej byłoby, gdyby te osiągnięcia ujęte były w ramy urealnionych, zastrzonych norm czasu na przejazd wagonów do portów.

5. Podstawianie do portów wagonów w porze dziennej — w godzinach rannych i południowych i unikanie podstawiania ich w porze nocnej — zwiększy wydajność pracy. Podstawianie wagonów ładownych i próżnych powinno w porcie odbywać się głównie na godzinę 7,00 i 15,00, a zabieranie ich przed godziną 15,00 i 23,00. Praca przeładunkowa w porcie, prowadzona w porze dziennej, jest o wiele wydajniejsza i bezpieczniejsza, aniżeli praca w nocy. W nocy napotyka się na trudności w identyfikowaniu cech, numerów, oznaczeń kolorami itp. poszczególnych partii ładunków drobnicowych, wyładowywanych z wagonów. W porze nocnej lepsze efekty daje załadunek z magazynów, aniżeli z wagonów, gdyż w magazynie ładunki te można odpowiednio przygotować do załadowania podczas dnia.

6. Zwiększenie dyscypliny podstawiania zaplanowanych i zamówionych wagonów próżnych umożliwi likwidację przerw w wyładunku towarów ze statków, powstających z powodu „braku wagonów“. Jeżeli już PKP nie są w stanie podstawiać wymaganej liczby wagonów, to port powinien być o tym powiadomiony w takim czasie, aby nie dopuszczać do przestojów statków, brygad roboczych i łamania portowych planów dobowo-zmianowych. Postojowe statku, spowodowane niepodstawieniem przez kolej zaplanowanych i zapotrzebowanych wagonów, powinno obciążać PKP.

7. Dokładne sprawdzenie przez PKP stanu zdatości zamówionych wagonów, przed ich podstawieniem na nabrzeża portowe, wykluczyłoby dyskwalifikację nieodpowiednich wagonów na miejscach pracy. Podstawienie pomiędzy dobrymi wagonami również nieodpowiednich, uszkodzonych, np. pod zboże wyładowywane ze statku, powoduje — po zdyskwalifikowaniu tych wagonów — zbędne zatory przy statku, dodatkowe manewry, przestoje i niepotrzebne koszty dla wszystkich przedsiębiorstw.

8. Przydzielenie portowi odpowiedniej liczby tak zwanych „wagonów-pudeł“ dla dokonywania przewozów wewnątrzportowych usprawniłoby lepsze wykorzystanie magazynów drugiej strefy (długoterminowych). Wagon-pudeł, nie nadające się już do normalnego ruchu na szlakach kolejowych, mogą spełniać jeszcze pożyteczną rolę, jako środki przewozu towarów wewnątrz portu. W samej tylko Gdyni w roku 1954 takimi przekazanymi portowi przez PKP wagonami-pudełami przewieziono ponad 100 tysięcy ton ładunków, co umożliwiło np. m. in. lepszą obsługę statków wychodzących do Chińskiej Republiki Ludowej. Przewozy te, odbywające się nieraz na trasie kilkudziesięciu lub kilkuset metrów, zapobiegają kosztownym holowaniom statku oraz umożliwiają dokonywanie niezbędnych przerzutów towarów do drugiej strefy magazynów.

9. Wzmocnienie aparatu portowych dyspozytorów kolejowych, konieczne jest, aby dyspozytorzy kolejowi

brali operatywny udział w ustalaniu pracy portu na każdą zmianę roboczą oraz utrzymywali łączność z dyżurnymi dyspozytorami portowymi w czasie całej doby. Dalsze zacieśnienie operatywnej współpracy dyspozytorów ułatwiłoby pracę portu, a kolei — przeprowadzanie manewrów na nabrzeżach. Często kolejność przedstawienia lub zabrania wagonów decyduje o powodzeniu szybkiej obsługi statku, dlatego konieczne jest bezpośrednie powiązanie dyspozytorów kolejowych z portowymi.

10. Uruchomienie na terenie samego portu Gdynia ekspedycji kolejowej, przeznaczonej dla odprawy przesyłek drobnych, ułatwiłoby pracę w tym typowym drobnicowym porcie. Umożliwiłoby to wyeliminowanie uciążliwych i bardzo kosztownych przejazdów samochodowych, które obecnie mają miejsce przy odwożeniu wielu tysięcy ton przesyłek drobnych z portu do „miasta“, gdzie mieści się ekspedycja drobnicowa. — Sprawa jest tym więcej aktualna, że Gdynia jako port drobnicowy, w przeciwieństwie do Gdańska i Szczecina dotychczas takiej ekspedycji nie posiada, pomimo stałego wzrostu przesyłek drobnych nie tylko importowych i eksportowych, ale również tranzytowych.

11. Uznanie marszruty załadowywanej i zestawianej przy jednym statku lub jednym magazynie na kilku torach równoległych, jako marszruty nadawczej. W porcie punktem ładunkowym jest każdy odcinek pracy, pokrywający się z długością statku lub długością rampy magazynowej, obejmujący taką ilość torów kolejowych na jakich można podstawiać wagony do przeładunku. Np. przy załadunku rudy ze statku, wagony podstawiane są, co jest warunkiem szybszej obsługi, na kilku specjalnie w tym celu zbudowanych torach. Jednakże kolej ma wątpliwości, czy można wagony te uznać, jako załadowane na jednym punkcie ładunkowym. Portownicy przekonani są, że tak. Uzgodnienie tego stanowiska może znacznie zwiększyć liczbę marszrut nadawczych formalnych w porcie.

Poza postulatami pod adresem kolei, są również i takie, których realizacja zależy głównie od portu. Port powinien wprowadzić szereg usprawnień, które przyniosłyby kolei bezpośrednie korzyści.

1. Kolejne załadowywanie lub wyładowywanie wagonów, stanowiących zwartą grupę na odcinku nabrzeża.

Ze strony pracowników portowych zbyt mało wagi przykładają do zmniejszenia manewrowych prac kolei, co można byłoby uzyskać przez kolejne rozładowywanie wagonów — podstawionych na jednym torze, tak, aby w czasie obsługi danego nabrzeża przez kolej wagony „gotowe“ do zabrania stały obok siebie. Wagony nie załadowane lub wyładowane w danej zmianie roboczej powinny stanowić oddzielne, zwarte grupy. Niedopuszczenie do „przeplatanki“ wagonów zdanych kolei z jeszcze niezdanymi usprawnia i skracza czas manewrów, a tym samym obsługi nabrzeża przez kolej.

2. Wyciąganie w czasie trwania zmiany roboczej, na każdym miejscu pracy, wagonów gotowych do zabrania, z pomiędzy wagonów pozostających na następnej zmianie. Przeprowadzanie przez aparat portowy bieżąco segregacji wagonów natychmiast po załadowaniu, przy użyciu portowych podciągarek lub mechanicznych przepychaczy, ułatwia kolei pracę manewrową na danym nabrzeżu. Ilość podciągarek wagonowych w porcie stale wzrasta, stąd segregacja wagonów na miejscu pracy, to jest przy każdym statku lub magazynie, powinna być w coraz większej mierze wykonywana przez port we własnym zakresie. Umożliwi to kolei szybkie zabieranie w ten sposób przygotowanych wagonów. Obecnie, przetoki związane z wybieraniem wagonów „gotowych“, spośród wszystkich, znajdujących się na torach danego punktu ładunkowego, zajmują kolei zbyt wiele czasu, co opóźnia nieraz planową obsługę nabrzeży.

3. Podniesienie poziomu pracy aparatu portowego przez prawidłowe załadowanie towarów na wagony, a szczególnie umocowywanie i zabezpieczenie tych towarów, wykluczające przypadki konieczności poprawiania i zabezpieczania ładunku na trasie przewozu. Dalsze szkolenie ładowaczy i brygadzystów portowych

w zakresie znajomości przepisów o ładowaniu i wyładunku wagonów towarowych, jak też zwiększenie instruowania robotników w czasie pracy — pozwoli podnieść poziom jakości pracy przeładunkowej. Główne uchybienia występują obecnie w porcie przy ładowaniu kopalniaków i zboża.

4. Dokładniejsze każdorazowe przygotowywanie nabrzeży do kolejowych prac manewrowych, przeprowadzanych w ramach planowych usług. Po to, żeby kolej mogła sprawnie dokonywać manewrów na torach nabrzeżnych, portowcy powinni przed każdą planową obsługą dokładniej niż dotychczas sprawdzać i oczyszczać tory oraz ich otoczenie w zasięgu skrajni wagonowej, aby nie dopuszczać do pozostawiania nie zdemontowanych pomostów ładunkowych, sprzętu przeładunkowego itp., które powodują niepotrzebne przerwy w czasie manewrów na nabrzeżu. Trzeba przy tym zacieśnić bezpośrednią współpracę kolejowych ustawiaczy wagonowych z portowymi starszymi brygadzystami odcinkowymi oraz brygadzystami, pracującymi w obrębie rejonów manewrowania.

5. Bliższe określenie każdorazowe miejsca, na które należy ustawiać wagony. Praktyka wykazuje, że nie wystarcza ogólnikowe określenie miejsca podstawienia wagonów przez podanie numeru magazynu lub nazwy statku, gdyż rampa magazynowa ma nieraz ponad 200 metrów długości i nie jest obojętne, gdzie wagony zostaną podstawione. To samo dotyczy dużych statków, których długość wynosi stokilkadzieciąt metrów. Okre-

ślając kolei miejsce podstawienia wagonów, powinno się więc bezwzględnie podawać również numer hali magazynowej oraz numery bram, a przede wszystkim wskazywać czy wagony mają być podstawione na tory „odwodne” czy też „odładowe”. Przy statku powinno się określać również numer ładowni.

6. Jak najszerze wykorzystanie wagonów, rozładowanych przy tychże magazynach portowych. Rozróżniono portowców, jak też spedytorzy powinni zwiększyć wysiłki organizacyjne w kierunku stosowania tzw. podwójnych relacji, polegających na natychmiastowym załadunku towarów do wagonów, które zostały przed chwilą rozładowane na danym miejscu pracy. System ten eliminuje zbędne manewry, jak wyciąganie wagonu z nabrzeża i ponowne podstawianie na nabrzeże, a tym samym poważnie skraca cykl obiegu wagonu.

Poza wyżej wymienionymi punktami, pozostaje jeszcze wiele innych, nie omówionych na tym miejscu przypadków, mających poważny wpływ na usprawnienie współpracy z koleją. Są to np. zwiększenie tempa przeładunków, zbudowanie daszków, umożliwiających przeładunek w czasie opadów atmosferycznych, dokładne oczyszczanie wagonów i zmniejszenie ich uszkodzeń, przeładunki w niedziele i święta itd.

Jak najszerza realizacja tych usprawnień jest warunkiem podniesienia pracy kolei i portów na wyższy, niż dotychczas, poziom. Przyniesie ona w efekcie poważną obniżkę kosztów własnych kolei i portów.

MAREK ŻYLICZ (Warszawa)

Rewizja konwencji warszawskiej o międzynarodowym przewozie lotniczym

Konwencja o ujednoliciu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie dnia 12 października 1929 r. *), znana na całym świecie pod nazwą konwencji warszawskiej, jest z pewnością jednym z największych osiągnięć współpracy międzynarodowej w dziedzinie lotnictwa. Co więcej, ze względu na ilość państw - stron jest to najbardziej powszechna ze wszystkich konwencji regulujących zagadnienia cywilno prawne. Od wielu lat konwencja warszawska rządzi międzynarodowym przewozem lotniczym, określając stosowane w tym przewozie dokumenty, ważniejsze obowiązki stron umowy przewozu oraz odpowiedzialność przewoźnika i zasady dochodzenia roszczeń odszkodowawczych. Na tle konwencji ukształtował się cały system ustawodawstw wewnętrznych i szczegółowych warunków przewozu, powstało mnóstwo orzeczeń sądowych, rozwinęła się bogata literatura. Nic więc dziwnego, że bodaj najbardziej popularnym dziś zagadnieniem międzynarodowego prawa lotniczego jest projektowana rewizja konwencji.

Przy stosowaniu konwencji nasunęły się pewne trudności i uwydatniły się pewne luki, co jest rzeczą zrozumiałą, jeśli się weźmie pod uwagę skomplikowany charakter i niezwykle szybki rozwój międzynarodowego obrotu lotniczego. W szczególności, zaczęto krytykować zbyt szczegółowe wymagania dotyczące dokumentów przewozowych, zbyt niskie granice odpowiedzialności przewoźnika oraz niezbyt jasne określenie przypadków, w których granice te nie są stosowane. Znaczną jednak część trudności stworzył nie tekst konwencji, lecz nieobliczalne orzecznictwo sądów niektórych krajów, zwłaszcza anglo-saskich, wypaczające nieraz istotny sens konwencji. Jako przykład można przytoczyć wyroki nie uznające ograniczeń odpowiedzialności przy przewozie

pasażerów w przypadkach dochodzenia roszczeń przez ich rodziny, albo wyroki stosujące nieograniczoną odpowiedzialność przewoźnika w razie wystawiania biletów grupowych.

Począwszy od 1935 r. organizacje, zajmujące się zagadnieniami prawa lotniczego, a w szczególności CITEJA i zrzeszenie przewoźników lotniczych IATA, zaczęły rozważać sprawę wniesienia poprawek do konwencji. Od 1948 r. po rozwiązaniu CITEJA, Komitet Prawniczy ICAO (Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego) przystąpił do przygotowania zupełnie nowej konwencji, która zastąpiłaby warszawską. Zredagowano kilka projektów, których głównym referentem był przedstawiciel brytyjski K. M. Beaumont.

Po długich debatach Komitet Prawniczy postanowił zrezygnować z projektów zastąpienia konwencji warszawskiej, cieszącej się ogólnym uznaniem, przez akt całkowicie nowy, natomiast zalecił wprowadzenie do niej zmian ograniczonych do rzeczywistych potrzeb i zaproponował te zmiany w formie protokołu.

Po rozesłaniu projektu przez radę ICAO do zaopiniowania państwom i zainteresowanym instytucjom ustalono, że projekt ten zostanie przedstawiony pod obrady specjalnej konferencji dyplomatycznej, która rozpoczęła się w Hadze we wrześniu 1955 r.

Zmiany, jakie miałyby być wprowadzone według projektowanego protokołu dodatkowego do konwencji warszawskiej (projekt z Rio de Janeiro), omówione zostaną poniżej z podziałem na zasadnicze grupy zagadnień: zakres zastosowania konwencji i definicje, dokumenty przewozowe (bilet podróży, kwit bagażowy, lotniczy list przewozowy) oraz odpowiedzialność przewoźnika.

Zakres zastosowania konwencji i definicje.

a) Uznając za konieczne, by w sposób ściślejszy niż dotychczas ustalić zakres zastosowania konwencji i pojęcie przewozu międzynarodowego, zaproponowano podanie nowych definicji „Wysokiej Umawiającej się strony” oraz „terytorium”.

*) Tekst konwencji w Dz. U. z 1933 r. nr 8, poz. 49. Tłumaczenie polskie również w Zbiorze Konwencji Lotniczych, Studium Prawa Lotniczego i Zagadnień Gospodarczych Lotnictwa Wyd. Prawa U. W., Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa, 1951.

b) Przepis, który wyłączał zastosowanie konwencji w odniesieniu do przewozów, wykonywanych w ramach konwencji pocztowych, w nowej redakcji wyłączać ma również przewozy wykonywane na rzecz poczty, a nie uregulowane konwencjami pocztowymi.

c) Wyłączone z zasięgu konwencji mają być również przewozy wykonywane dla władz wojskowych statkami powietrznymi, w całości zarezerwowanymi dla tych władz.

d) Proponuje się uchylenie postanowienia, które wyłączało zastosowanie konwencji do przewozów wykonywanych tytułem próby w celu ustalenia nowych linii lotniczych.

e) W definicji wyrażenia „dni“, które oznacza dni kalendarzowe, ma być wprowadzona poprawka, z której wynika, że tam, gdzie chodzi o terminy zgłaszania szkód (i tak dosyć krótkie) wyrażenie to oznaczać będzie tylko dni robocze.

Bilet podróży.

W przepisach dotyczących biletu podróży mają być wprowadzone następujące zmiany:

a) Zmiana redakcyjna, z której wynika, że bilet nie koniecznie musi być wystawiony przez samego przewoźnika.

b) Ograniczenie ilości danych, jakie powinien zawierać bilet. Zamiast pięciu określonych dotychczas pozycji, konwencja wymagałaby tylko wzmianki wskazującej na międzynarodowy charakter przewozu i klauzuli wskazującej na zastosowanie zasad konwencji co do odpowiedzialności. Ustalenie innych szczegółów w konwencji uznano za niecelowe wobec dążenia do uproszczenia dokumentów przewozowych.

c) Dodanie postanowienia stwierdzającego, że bilet do czasu przedstawienia dowodu przeciwnego stanowi dowód zawarcia i warunków umowy.

d) Ustalenie, że sankcję nieograniczonej odpowiedzialności przewoźnika stosuje się w razie przyjęcia pasażera bez biletu lub jeżeli bilet nie zawiera wymaganej klauzuli o odpowiedzialności. Dotychczas sankcja taka była przewidziana tylko na wypadek braku biletu, jednak sądy niektórych krajów stosowały ją także wtedy, gdy bilet nie zawierał jakichkolwiek danych przewidzianych w konwencji. Sądy te stały na stanowisku, że w takich przypadkach bilet w rozumieniu konwencji nie został w ogóle wydany.

Kwit bagażowy.

W przepisach dotyczących kwitu bagażowego przewiduje się następujące zmiany:

a) Zmiana redakcyjna mająca na celu wyjaśnienie, że kwit może wystawić nie tylko sam przewoźnik, lecz również jego agent.

b) Ustalenie, że obowiązek wystawienia kwitu bagażowego odnosi się tylko do bagażu zarejestrowanego, tj. zgłoszonego przewoźnikowi, podczas, gdy dotychczas mówiło się o obowiązku wystawienia kwitu na każdy bagaż, z wyjątkiem niektórych drobnych przedmiotów osobistych pasażera.

c) Zredukowanie wymagań dotyczących treści kwitu bagażowego.

d) Uwzględnienie istniejącej już praktyki łączenia lub kombinowania kwitu bagażowego z biletu podróży.

e) Określenie mocy dowodowej kwitu, gdy chodzi o zarejestrowanie bagażu i warunki umowy.

f) Ustalenie, że sankcja nieograniczonej odpowiedzialności przewoźnika będzie stosowana tylko w razie przyjęcia bagażu bez kwitu lub w przypadku, gdy kwit nie będzie zawierał wymaganej klauzuli o odpowiedzialności. Dotychczas sankcja taka była stosowana także w razie braku innych danych przewidzianych w konwencji.

List przewozowy

W przepisach dotyczących lotniczego listu przewozowego proponowane są następujące zmiany:

a) Ustalenie, że podpis przewoźnika powinien być złożony na liście przewozowym przed rozpoczęciem przewozu, a nie koniecznie — jak było wymagane dotychczas — z chwilą przyjęcia towaru. Wzięto tu pod uwagę okoliczność, że w praktyce nadanie towaru i wystawienie listu przewozowego może odbywać się w różnych miejscach i w różnym czasie.

b) Zredukowanie wymagań dotyczących treści listu przewozowego. Dotychczas przewidywano aż osiemnaście pozycji.

c) Ustalenie, że sankcja nieograniczonej odpowiedzialności przewoźnika będzie stosowana tylko w przypadku przewożenia towaru bez listu przewozowego lub z listem przewozowym nie zawierającym wymaganej klauzuli o odpowiedzialności. Dotychczas sankcja miała zastosowanie również wtedy, gdy list przewozowy nie zawierał niektórych innych danych, a poza tym mówiło się w tym przepisie o „przyjęciu“, a nie o „przewożeniu“ towaru (patrz wyżej lit. a).

d) Ustalenie odpowiedzialności nadawcy za szkody spowodowane niewłaściwym wystawieniem listu przewozowego tylko w stosunku do przewoźnika i w stosunku do osób, wobec których przewoźnik byłby odpowiedzialny. Dotychczas była mowa również o szkodach wyrządzonych innym osobom, co jednak nie nadaje się do uregulowania w konwencji dotyczącej przewozu lotniczego.

e) Poprawki redakcyjne wyjaśniające, że postanowienia dotyczące mocy dowodowej odnoszą się również do poszczególnych danych listu przewozowego, a niekoniecznie do całego zespołu tych danych, jak można było sądzić według redakcji dotychczasowej.

Odpowiedzialność przewoźnika

W tym dziale przepisów konwencji przewiduje się zmiany, które wymagają nieco szerszego omówienia:

a) Zasada odpowiedzialności przewoźnika lotniczego jest według konwencji oparta jak gdyby na domniemaniu jego winy za spowodowanie szkód w związku z przewozem. Domniemanie to ustaje i przewoźnik może się uwolnić od odpowiedzialności, jeżeli udowodni, że on sam i osoby za niego działające przedsięwzięły wszystkie potrzebne środki dla uniknięcia szkody lub, że niemożliwe było dla nich te środki przedsięwziąć. Ponadto konwencja zawierała przepis, podyktowany niezbyt wysokim poziomem organizacji ówczesnych linii lotniczych, przewidujący zwolnienie przewoźnika od odpowiedzialności za szkody, spowodowane przy przewozie bagażu i towarów, jeżeli udowodnione zostanie, że szkoda wynikła z błędu pilotażu, prowadzenia statku powietrznego lub nawigacji i że pod każdym innym względem zarówno sam przewoźnik, jak i osoby za niego działające, przedsięwzięły wszystkie potrzebne środki dla uniknięcia szkody (nie mówiło się przy tym, by należało wykazać ewentualną niemożliwość podjęcia takich środków). Ten dodatkowy przepis nie znajduje uzasadnienia przy obecnym poziomie organizacji i bezpieczeństwa linii lotniczych i dlatego ma ulec skreśleniu.

b) Konwencja warszawska ustala ograniczenia wysokości odszkodowań. Ograniczenia te wynoszą: 125.000 fr. w stosunku do pasażera za szkody związane z jego przewozem, 5.000 fr. za szkody związane z przewozem bagażu i innych przedmiotów, znajdujących się pod opieką pasażera, 250 fr. za 1 kg bagażu zarejestrowanego lub towaru, o ile nadawca nie złożył specjalnej deklaracji interesu w dostawie. Ograniczenia te wyrażone są we frankach francuskich w złocie, tzw. frankach Poincaré, w przeliczeniu na naszą walutę wartość takiego franka wynosi ok. 0,26 zł. Wymienione wyżej ograniczenia wysokości odszkodowań były i są przedmiotem dyskusji. Zwłaszcza co do odpowiedzialności w razie śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera domagano się podwyższenia istniejącej granicy, a to ze względu na

obniżenie wartości franka, wzrost stopy życiowej, a także zmniejszenie ilości wypadków i tym samym ryzyka, jakie ponosi przewoźnicy itd. Z drugiej strony jednak przeciwko podniesieniu granicy odszkodowań wysuwano takie argumenty, jak konieczność dostosowania tej granicy do przeciętnej wysokości szkód, która dotąd granicy tej nie przewyższa, jak możliwość ubezpieczenia się pasażera w instytucji ubezpieczeniowej, jak ryzyko ogromnych strat przewoźnika w razie katastrofy wielkich współczesnych samolotów pasażerskich itd. Ostatecznie niewielką różnicą głosów przyjęto w Komitecie Prawniczym propozycję podwyższenia granicy odszkodowania przy przewozie pasażerów o ok. 60 proc., w zaokrągleniu do 200.000 fr. Ograniczenia wysokości odszkodowania za przedmioty przewożone pod opieką pasażera, bagaż zarejestrowany i towar pozostawiono bez zmian.

c) Przy określaniu w konkretnych przypadkach górnej granicy odszkodowania w razie zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia części przesyłki towarowej lub bagażu zarejestrowanego powstawały dotychczas wątpliwości, czy należy brać pod uwagę tylko ciężar tej części, która została zagubiona, uszkodzona lub opóźniona, czy też ciężar całej przesyłki. Kwestię tę ma rozstrzygnąć przepis stanowiący, iż w zasadzie bierze się pod uwagę tylko ciężar danej części, jeżeli jednak zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie tej części powoduje zmniejszenie wartości pozostałych części (pakunków) objętych tym samym listem przewozowym lub tym samym kwitem bagażowym, wówczas dla obliczenia granicy odszkodowania należy uwzględnić łączny ciężar wszystkich tych części.

d) Konwencja dopuszcza przeliczanie kwot określonych we frankach na inne waluty z ewentualnym zaokrągleniem. Protokół dodaje postanowienie, że w razie konieczności przeliczenia franków na walutę inną niż złoto, sąd powinien wziąć pod uwagę wartość tej waluty wg przeliczenia na złoto.

e) Konwencja ustala zasadę, że nieważne są wszelkie umowy, ograniczające odpowiedzialność przewoźnika przewidzianą w konwencji. Od tej zasady ma być uczyniony wyjątek, gdy chodzi o szkody, które mogłyby wynikać ze specjalnych właściwości samego towaru.

f) Konwencja przewiduje dwa przypadki, w których ustalone w niej ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika nie mają zastosowania: wykonywanie przewozu bez dokumentu przewozowego zawierającego określone klauzule oraz szczególnie ciężka wina przewoźnika. Dotychczasowy tekst określał tę szczególnie ciężką winę jako podstęp lub winę, którą według prawa sądu orzekającego uważa się za równoznaczną z podstępem. Pojęcie „podstępu” i pojęcie „równoznaczności” nasuwały szereg trudności interpretacyjnych w różnych systemach prawnych. W związku z tym postanowiono omawiany przepis zastąpić nowym, który ustali, że ograniczenia wysokości odszkodowania nie stosuje się w razie udowodnienia, że szkoda została spowodowana umyślnym działaniem lub zaniechaniem przewoźnika lub osoby działającej za niego w wykonaniu swych funkcji, o ile to działanie lub zaniechanie miało na celu wyrządzenie szkody. Nowy przepis byłby niewątpliwie bardziej zrozumiały, należy jednak zwrócić uwagę na to, że będzie miał nieco węższy zakres zastosowania niż przepis dotychczasowy.

g) Protokół dodatkowy wprowadzić ma również do konwencji przepis stwierdzający, że jeżeli właściwe prawo dopuszcza dochodzenie odszkodowań przewidzianych w konwencji od osób działających za przewoźnika, np. od jego pracowników lub agentów, osoby te korzystać będą z takich samych środków obrony i ograniczeń odpowiedzialności, jakie przyznano przewoźnikowi. Łączne odszkodowanie, należące się od przewoźnika i od tych osób, nie może przekroczyć granic ustalonych w konwencji dla odpowiedzialności przewoźnika. Oczywiście przepisy te nie będą miały zastosowania w razie, gdy dana osoba działała z zamiarem wyrządzenia szkody.

Trudno byłoby w ramach tego artykułu przeprowadzić głębszą analizę projektowanych zmian konwencji warszawskiej. Ogólnie można stwierdzić, że większość

z nich jest uzasadniona takimi czy innymi względami praktycznymi. Czy jednak zmiany te są konieczne? Zaczekajmy z odpowiedzią na to pytanie i zajmijmy się wprawier pewnymi zagadnieniami formalnymi.

Przed konferencją haską stoi trudne zadanie ustalenia odpowiedniej formy wprowadzenia w życie ewentualnych poprawek do konwencji warszawskiej. Trzeba będzie zapobiec trudnościom i komplikacjom, jakie powstaną, gdy tylko część państw-stron konwencji przyjmie poprawki przewidziane protokołem. Weźmy na przykład trzy państwa A, B i C należące do konwencji, z których protokół ratyfikowały tylko państwa A i B. Jeżeli sąd państwa A będzie rozpatrywał spór między obywatelami (a tak samo osobami prawnymi) państw B i C, wówczas państwo B będzie się mogło domagać zastosowania przez sąd konwencji zmienionej protokołem, zaś państwo C — zastosowania konwencji niezmienionej, bowiem w stosunkach między państwami A i C protokół nie obowiązuje. Państwo A znajduje się wobec konfliktu swych zobowiązań międzynarodowych.

Dla uniknięcia podobnych komplikacji proponowane są rozmaite rozwiązania, a w szczególności:

1) wejście protokołu w życie dopiero po jego ratyfikacji przez wszystkie państwa należące do konwencji warszawskiej, przy takim jednak rozwiązaniu wystarczałaby zwłoka nawet jednego państwa ażeby uniemożliwić wprowadzenie zmian w życie;

2) stosowanie protokołu tylko w przypadkach, gdy wszystkie osoby zainteresowane, a przynajmniej strony zawierające umowę przewozu, są obywatelami (osobami prawnymi) państw związanych protokołem, spowodowałoby to jednak niepożądane zróżnicowanie sytuacji osób zależnie od ich obywatelstwa (przynależności), podczas gdy dotychczasowa konwencja stosowana była niezależnie od „narodowości”, ponadto powstałaby trudność ustalania obywatelstwa, komplikacje przy przewozach wykonywanych kolejno przez przewoźników różnych państw itd.;

3) stosowanie protokołu tylko wówczas, gdy przewoźnik pochodzi z państwa, które przyjęło protokół; nie zapobiegłoby to jednak konfliktom co do sytuacji klientów, mających obywatelstwo państw niezwiązanych protokołem;

4) wprowadzenie zmian w formie nowej konwencji, której ratyfikowanie musiałoby być dokonane równocześnie z wypowiedzeniem konwencji dotychczasowej.

Specjalny podkomitet Komitetu Prawniczego ICAO, powołany do rozpatrzenia tych zagadnień, zaproponował przyjęcie ostatniego rozwiązania (p. 4). Zapobiegłoby ono konfliktom zobowiązań międzynarodowych, jednak pociągnęłoby za sobą rozbięcie obowiązującego dziś jednolitego systemu na dwa różne systemy. Rozwiązanie to mogłoby być celowe tylko pod warunkiem, że wejście w życie nowej konwencji byłoby uzależnione od odpowiednio wielkiej liczby ratyfikacji, co z kolei będzie możliwe wtedy, gdy zmiany zostaną ograniczone tylko do kwestii, co do których ogół państw wykaże zgodność opinii.

Oczywiście omawiane rozwiązanie nie byłoby równoznaczne z całkowitą rewizją konwencji warszawskiej. Tekst nowej konwencji byłby tylko skorygowanym tekstem konwencji warszawskiej lub też zawierałby tylko poprawki jako protokół dodatkowy. Jako jeden z możliwych wariantów, podkomitet przewidział również stworzenie nowego aktu, którego załącznikami byłyby tekst konwencji warszawskiej i tekst poprawek. W każdym razie wydaje się możliwe takie techniczne rozwiązanie, które pozwoliłoby zachować dotychczasową nazwę konwencji warszawskiej. Byłoby to usprawiedliwione choćby z tego względu, że według wszelkich przewidywań zakres poprawek będzie ograniczony.

Widzimy z jednej strony system powszechnie niemal przyjęty i spełniający swą funkcję na danym odcinku współpracy międzynarodowej, z drugiej zaś strony — wątpliwe powodzenie i duże ryzyko nawet niewielkich zmian tego systemu. Uznając za rzecz godną uznania wstrzymanie akcji, zmierzającej do całkowitej rewizji konwencji warszawskiej, nie możemy się jednak oprzeć myśli, czy próby częściowych zmian, o których wyżej była mowa, nie są również przedwczesne.

TRANSPORTOWCY PISZA...

T. JAYKOWSKI (Warszawa)

O przyspieszenie obrotu wagonów na bocznicach resortu hutnictwa

W I półroczu br. obrót wagonów na bocznicach zakładów podległych Ministerstwu Hutnictwa wzrósł o 54,6 proc. w porównaniu z I półroczem 1954 r., natomiast przestoje wagonów zmniejszyły się o 56,6 proc. Są to niewątpliwie poważne osiągnięcia, niemniej jednak istnieją jeszcze duże rezerwy, umożliwiające dalsze zmniejszenia przestojów wagonów na bocznicach zakładów podległych Ministerstwu Hutnictwa.

Szereg zakładów w znacznym stopniu przekracza czas postoju wagonów na bocznicach ustalone procesami technologicznymi.

Centralna służba dyspozytorska resortu hutnictwa, której zadaniem jest regulowanie dopływu ładunków w taki sposób, by zabezpieczyć w pełni dostawę potrzebnych surowców do hut i nie dopuścić do zbędnych przestojów wagonów pod operacjami ładunkowymi, nie stoi na wysokości zadania.

Intencją niniejszego artykułu jest wywołanie dyskusji, mającej na celu wymianę poglądów oraz uzgodnienie podstawowych środków, przy zastosowaniu których można by uzyskać przyspieszenie obrotu wagonów PKP na bocznicach naszych zakładów.

Z analizy materiałów sprawozdawczych oraz z inspekcji dokonanych w terenie wynika, że zmniejszenie czasu pobytu wagonów na bocznicach zależy od:

1) regulowania dopływu wagonów na bocznicę w zależności od koniecznego minimum dostaw zapewniających ciągłość produkcji,

2) zwiększenia przepustowości bocznic,

3) utrzymania regularności obsługi przez PKP i rytmiczności pracy na bocznicach.

Odnosnie pkt. 1). Nadmierna ilość wagonów na bocznicach potęguje trudności ruchowe. Jest więc czynnikiem hamującym normalną pracę i stanowi na wielu hutach przyczynę przetrzymywania wagonów. Np. w styczniu br. na hucie A pozostawało średnio 370 wagonów na godz. 24.00, a wyładowywano 198 wagonów na dobę, co odpowiadało ówczesnej przepustowości bocznic. Następstwem tego były przestoje na ok. 262.000 wagonogodzin w ciągu miesiąca. W lipcu — sytuacja ta uległa poprawie dzięki zmniejszeniu dostaw. Średnia pozostałość na godz. 24.00 wynosiła 81 wagonów przy wyładunku 172 wagonów. Wynikiem tego było całkowite zlikwidowanie przestojów. Na hucie B przy maksymalnym wyładunku 141 wag./dobę — pozostałość wynosiła 182 wagony. Następstwo — ok. 104.000 wagonogodzin przestoju. Nadmiar wagonów utrzymuje się tam nadal (średnia pozostałość 153 wag. na dobę) a średnia zdolność wyładunkowa zmniejszyła się do 129 wag. na dobę. Spowodowało to przekroczenie ustalonego czasu pobytu wagonu na bocznicach o 13,14 godzin na 1 wagon, przynosząc stratę około 70.000 wagonogodzin za miesiąc lipiec.

Powyższe przykłady wskazują na konieczność operatywnej regulacji przetworów tworzyw hutniczych przez Centralną Służbę Dyspozycyjną.

Chcąc stworzyć odpowiednie warunki dla tego rodzaju regulacji, należałoby, moim zdaniem, przyjąć takie zasady:

a) Centralny Zarząd Zaopatrzenia Hutniczego powinien, w porozumieniu z komórkami zaopatrzenia hut w ramach planów rocznych i kwartalnych, opracowywać miesięczno-dobowe plany dostaw i ściśle je realizować;

b) CZZH przekazywałaby Centralnej Służbie Dyspozytorskiej harmonogramy dostaw, po uzgodnieniu ich z zainteresowanymi wydziałami odbiorców.

c) CSD powinna dbać o rytmiczność nadań i regulować operatywnie przewozy w oparciu o harmonogramy dostaw oraz ewidencję ilości wagonów danych materiałów w drodze i na bocznicach odbiorcy, w/g stanu na godz. 6.00 i 18.00 lub na godz. 6.00, 14.00 i 22.00.

d) CSD powinna być służbą resortową, tzn. regulować sprawy ujęte w p-ku c dla wszystkich zakładów resortu hutnictwa.

Przy dokładnym określonym zakresie uprawnień i obowiązków, jak również dysponowanych środków, zagadnienie usamodzielnienia jej lub ewentualne podporządkowanie CZZH, czy też Zarządowi Transportu nie wydaje się sprawą zasadniczą. CSD powinna być jednak komórką o wysokim autorytecie, a więc należałoby rozważyć możliwość ustawienia jej na szczeblu Min. Hutnictwa, co ułatwiłoby należyte wykonanie nałożonych na nią zadań.

Zadania centralnej służby dyspozytorskiej powinny obejmować.

1) nadzór nad przestrzeganiem rytmiczności nadań i przewozów oraz utrzymanie normatywnej ilości wagonów zarówno na podejściu jak i na bocznicach dla poszczególnych ładunków w celu zapewnienia optymalnych warunków pracy na bocznicach;

2) obowiązek odpowiedniego regulowania dopływu wagonów w przypadku zagęszczenia dostaw (wg rodzaju ładunków);

3) opracowanie i aktualizację normatywów ilości wagonów na podejściu i na bocznicach, stosownie do warunków technicznych odbiorcy. Normatyw ilości wagonów dla poszczególnych bocznic należałoby określić iloczynem średniej (planowej) ilości wagonów danego ładunku na dobę i czasu potrzebnego na przebieg drogi od nadawcy do odbiorcy oraz planowanego czasu obrotu na bocznicach odbiorcy (oddzielnie dla każdego materiału wg. nadawców);

4) racjonalizację i marszrutyzację przewozów masowych. Środki umożliwiające CSD spełnienie tych zadań powinny być następujące: 1) możliwość regulowania naładunków i zmiany adresów wysyłkowych (przed zawarciem z PKP umowy o przewóz, tj. przed nadaniem), stosownie do istniejącej sytuacji u odbiorców, 2) interwencje na PKP w sprawie podstawienia wagonów pod naładunek i wyładunek na bocznicach oraz w celu przyspieszenia przewozu (w poszczególnych przypadkach), 3) nadzór nad przebiegiem wagonów własnych na sieci PKP, 4) inicjatywę i nadzór w zakresie reklamacji w przypadkach niepodstawiania wagonów, odchylenia od planu obsługi, przedłużenia czasu przewozu i innych odstępstw od przepisów PKP.

W związku z tym wydaje się konieczne włączenie CSD do sieci telefonicznej Ministerstwa Kolei.

Odnosnie pkt. 2). Do zwiększenia przepustowości bocznic prowadzą dwie drogi: usprawnienia techniczne i organizacyjne oraz mechanizacja czynności ładunkowych i inwestycje kolejowe.

Usprawnienie pracy bocznic uzyskać można przez: a) wprowadzenie jednolitego procesu technologicznego pracy bocznic i stacji przyhutniczej (stacji opiekuńczej), b) organizację służby dyspozytorskiej, łączności i przedawizacji, c) opracowanie celowej specjalizacji torów, d) uporządkowanie i utrzymanie torów w dobrym stanie technicznym, zachowanie wymogów bezpieczeństwa ruchu oraz należyte oświetlenie torów i frontów ładunkowych, e) regularność w podstawianiu wagonów na fronty ładunkowe w grupach odpowiedniej wielkości, f) stworzenie bodźców material-

nych, sprzyjających intensyfikacji pracy frontów ładunkowych przez lepsze wykorzystanie siły roboczej i urządzeń mechanicznych, g) opracowanie, w oparciu o normy progresywne, harmonogramów obróbki pociągów oraz zaopatrzenia parowozów w sposób zapewniający jak najmniejsze straty czasu.

Mechanizacja czynności ładunkowych i niektórych procesów transportowych przyspiesza operacje ładunkowe, a tym samym wpływa na zwiększenie przepustowości bocznic. Ponadto wpływa na czas wydajności pracy.

Inwestycje kolejowe, w sensie rozbudowy istniejących urządzeń, wymagają znacznych nakładów, a realizacja ich na istniejących zakładach (szczególnie stare hutnictwo) sprawia wiele trudności. Z tego względu już w toku opracowywania założeń należy przeprowadzić gruntowną analizę potrzeb i warunków miejscowych.

Źródeł zwiększenia przepustowości bocznic na wspomnianych zakładach należy szukać w inwestycjach dopiero po wyczerpaniu możliwości osiągniętych przez zastosowanie usprawnień w pracy.

Odnosnie pkt. 3). Nieregularność dostaw i pracy bocznic (w skali miesięcznej i dobowej) powoduje konieczność utrzymywania rezerw w taborze, torach, urządzeniach ładunkowych i obsłudze co wpływa na zwiększenie kosztów transportu.

Niżej podane zestawienie przebiegu wagonów na bocznicę zakładu A w I dekadzie marca br. jest dowodem, że praca PKP jest nierytmiczna. Daje się zauważyć szturmowość, wynikiem której jest podstawianie przez kolej największej ilości wagonów w ostatnich godzinach doby. Zakłóca to rytm pracy bocznic, a często powoduje poważne trudności ruchowe na bocznicach. Pracownicy transportu huty, oswojeni z tym zjawiskiem uwzględniają je nawet w swych planach.

Godziny	Planowe przybycie za 10 dni	D a t a										R a z e m w dekadzie
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
22 - 2	600	56	—	—	—	—	38	—	25	131	—	250
2 - 6	500	34	32	—	32	32	32	—	30	52	31	275
6 - 10	600	53	28	110	19	43	81	23	61	43	49	510
10 - 14	500	29	34	—	21	30	22	—	24	—	—	160
14 - 18	—	—	—	—	—	—	79	—	—	45	—	124
18 - 22	1000	100	53	47	96	75	32	33	158	81	33	708
	3900											2068

Nierytmiczna praca PKP i bocznic oraz brak rezerw w przepustowości bocznic powodują przetrzymywanie wagonów PKP.

W celu zwiększenia regularności dostaw należy: 1. systematycznie zwalczać akumulację nadeń przez: a) ustalenie stałych powiązań między dostawcami i odbiorcami, b) określanie w umowach maksymalnych wielkości partii ładunku i terminów nadeń ew. odstępów czasu pomiędzy kolejnymi nadaniami, c) obciążanie nadawców kosztami postojowego w przypadkach przetrzymywania wagonów pod wyładunkiem spowodowanego akumulacją nadeń; 2. walczyć z akumulacją wagonów na PKP prowadząc systematyczną akcję reklamacyjną i stosowanie kar konwencjonalnych za przekroczenie czasu przewozu ustalonego obowiązującymi przepisami.

Wydaje się, że należałoby poddać niektóre postanowienia DKP (Dekret o przewozie osób i towarów kolejami normalnotorowymi), gdyż są one anachronizmem i odzwierciedlają do pewnego stopnia przedwojenny układ gospodarki narodowej (kolej państwowa — przemysł prywatny) i zawierają wiele sformułowań zapewniających zbyt uprzywilejowane stanowisko PKP.

Regularność pracy bocznic jest uzależniona w dużym stopniu od współpracy wydziału transportowego z innymi wydziałami zakładu. Badania przeprowadzone na kilku hutach wykazały systematyczne przetrzymywanie wagonów z wapnem, dolomitą i materiałami ogniotrwałymi na stalowniach oraz wagonów z innymi materiałami.

Aby zainteresować przyspieszeniem obrotu wagonów wszystkie wydziały zakładów — wydaje się celowe uzależnienie wysokości premii produkcyjnej od wykonania planu obniżki kosztów oraz wpisywanie kar umownych za przetrzymywanie wagonów PKP z winy wydziału — na koszty wydziałowe. Stosowany dotychczas system

obciążania kont ogólnozakładowych karami konwencjonalnymi powinien być zaniechany. Dział on demobilizujący, ponieważ zdejmując z wydziałów odpowiedzialność za popełnione niedociągnięcia i przerzuca ją na wydział transportowy, który ewidencjonuje tylko skutki, nie mając bardzo często wpływu na istniejącą sytuację.

W tym stanie rzeczy wydaje się koniecznością:

1. określenie zakresu odpowiedzialności wydziałów za terminowy zwrot podstawionych im wagonów PKP,
2. wprowadzenie ilościowej ewidencji przepływu wagonów PKP przez główne punkty na i wyładunku.
3. sporządzanie, na podstawie w/w ewidencji, miesięcznych zestawień kar umownych i przedstawianie ich wydziałowi finansowemu celem obciążenia wydziałów, z winy których powstały koszty,
4. brać pod uwagę wykonanie planu kosztów przy ustalaniu premii za wyniki pracy wydziałów produkcyjnych i pomocniczych (inwestycje, zaopatrzenie, gł. mechanik, gł. energetyk).

Ponadto uważam za niesłuszne premiowanie pracowników transportu w zależności od wyników produkcji. Zdarza się często, że mimo bardzo dobrych wyników pracy transportu, plan produkcyjny nie jest wykonany, a więc transportowcy premii nie otrzymują. Odwrotnie, w innych warunkach produkcyjnych, przy słabej pracy transportu — pracownicy otrzymują stosunkowo b. wysokie premie.

Najsprawiedliwszym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie premii za wyniki pracy transportu. Taką premia stanowiłaby czynnik mobilizujący transportowców do wprowadzania usprawnień i wykorzystywania istniejących rezerw. W efekcie dałoby to przyspieszenie obrotu wagonów i możliwość zwiększenia zarobków pracowników, a także zmniejszenie płynności kadr w transporcie, co dodatnio wpłynie na poziom kwalifikacji i wyniki pracy.

UWAGA TRANSPORTOWCY

Przypominamy, że prenumeratę naszego miesięcznika na rok 1956 należy opłacić w Urzędach Pocztowych lub u listonoszy najpóźniej do dnia 10 grudnia br.

FR. KAZANECKI (Warszawa)

Zapory przeciweksportowe

Ob. Ender w notatce pt. „O usprawnienie eksportu artykułów spożywczych“ w Nr 6/55 „Transportu“ porusza ciekawe i aktualne zagadnienie przyspieszenia przewozów kolejami artykułów, które ze względu na ich charakter nie wytrzymują długotrwałego transportu, ulegając zepsuciu lub obniżeniu wartości.

Zagadnienie to ma jeszcze jeden aspekt, który prawdopodobnie ze względu na ograniczone ramy notatki pominął ob. Ender. Niewątpliwie, jeśli chodzi o współzawodniczenie z krajami eksportującymi artykuły tego rodzaju, jak drób, jaja, bekony, artykuły mleczarskie czy inne, to taka np. Dania lub Holandia znajdując się w korzystniejszych warunkach ze względu na odległości przewozu. Umożliwia im to dokonwanie przewozu artykułów łatwo ulegających zepsuciu w krótkim czasie, a więc dostarczenia ich importerowi w możliwie świeżym stanie i co za tym idzie uzyskiwanie wysokiej ceny.

Jeśli idzie natomiast o jakość artykułów, to w wielu wypadkach nasze produkty dorównują, a często przewyższają produkty innych krajów. Chodzi więc tylko o to, aby przez szybki i sprawny transport wyrównać szanse i z równym standardem, a nawet lepszym stanąć na rynkach zagranicznych. Chodzi o to, by nie tylko utrzymać się na rynkach zagranicznych „za wszelką cenę“, ale także uzyskać za nasze artykuły eksportowe odpowiednio wysoką cenę. Niestety, zaporą hamującą nasz eksport, o której pisze ob. Ender, nie została usunięta, lecz jeszcze bardziej pogłębiona.

Na drodze eksportu obok węzłów śląskich, zgodnie z zarządzeniem Ministra Kolei, opublikowanym w Nrze 9/55 Dziennika Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych, stanęły dalsze stacje: Czarnolesie, Łazy, Pyskowice, Rybnik, Zajaczkowo Tczewskie oraz stacje węzłów łódzkiego, częstochowskiego i poznańskiego. Na tych to stacjach na czas do 31 grudnia br. został wprowadzony dodatkowy termin dostawy wynoszący 1 dzień dla przesyłek nadawanych, wydawanych lub przechodzących przez te stacje. Nie można się oprzeć wrażeniu, że PKP wprowadzając takie dopuszczalne

opóźnienia asekuruje się przed ew. płaceniem odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy zgodnie z Art. 103 „Dekretu o przewozie przesyłek“.

Jakże bowiem inaczej można traktować fakt, że np. czas transportu mięsa z Dębicy do Węglnica na odległość 507 km może trwać jak następuje: Odprawa — 12 godzin, przewóz — 48 godzin, opóźnienia na stacjach Szczakowa, Stalinogród, Gliwice, Pyskowice i Opole po 24 godziny — 120 godzin, tj. razem 180 godzin, czyli 7 dni i 12 godzin.

Czy w takich warunkach możemy konkurować z Danią, Holandią lub chociażby z innymi krajami Demokracji Ludowej, jak Węgry i Bułgaria, a także Jugosławia?

Na dobro PKP należy przypisać fakt, że, jak wynika z analizy listów przewozowych, służba ruchu na linii na ogół rzadko wykorzystuje dopuszczalne opóźnienia na podanych wyżej stacjach i rzeczywiste terminy dostaw są raczej nieco krótsze, niż dopuszczaliby to przepisy kolejowe. W każdym razie terminy osiągane w praktyce nie gwarantują zabezpieczenia towarów przed zepsuciem w drodze.

Wprawdzie istnieje, zgodnie z wyjaśnieniem Ministerstwa Kolei, możliwość przyspieszenia przewozów przez żądanie dołączenia przesyłki do pociągu osobowego, ale, pomijając dodatkowe koszty, nie można przecież opierać przewozu masowych artykułów eksportowych na pociągach osobowych.

Wydaje się, że zagadnienie poruszone w artykule ob. Endera powinno corychlej znaleźć oddźwięk w postaci uchylenia zarządzeń dopuszczających tak znaczne opóźnienia w przewozach artykułów łatwo ulegających zepsuciu. W każdym razie takie opóźnienia nie mogą mieć zastosowania, zwłaszcza do przewozów towarów łatwopsujących się przeznaczonych na eksport.

Niewątpliwie, przeprowadzana przebudowa niektórych węzłów, np. związana z elektryfikacją linii Warszawa — Stalinogród, może oddziaływać hamująco na przebieg pociągów na tej linii. Właśnie dlatego, równoległe z tym powinien iść wysiłek organizacyjny kolei.

J. ŁAZOWSKI (Warszawa)

Przewóz cementu luzem

Wzorem innych państw, jak Związek Radziecki, Niemiecka Republika Demokratyczna, Czechosłowacja, Anglia wprowadzamy w życie przewóz cementu luzem.

Dotychczas cement jest przewożony w 50 kg workach papierowych, 2, 3 i 6-krotnych. Taka organizacja powoduje duże zużycie papieru i jest pracochłonna przy naładunku i wyładunku wagonów. Poza tym częste awarie urządzeń mechanicznych, służących do workowania cementu, powodują zahamowania w planowej wysyłce cementu.

W związku z tym Ministerstwo Przemysłu Materiałów Budowlanych przystąpiło do prób zorganizowania przewozu cementu luzem. Centralny Zarząd Prefabrykacji otrzymał z Ministerstwa Kolei 3 wagony kryte, przestrzenne, które przystosował do przewozu cementu luzem.

Przemysł cementowy przystosował dwie cementownie do mechanicznego naładunku tegoż cementu. W m-cu sierpnia br. odbyły się dwa komisyjne naładunki cementu luzem w cementowni „Pokój“ i „Piast“ oraz wyładunek tych wagonów w zakładach prefabrykacji na Zeraniu, które pobudowały urządzenia do mechanicznego wyładunku cementu z wagonów przystosowanych lub specjalnych.

Przepracowany komisyjnie proces technologiczny naładunku, przewozu i wyładunku cementu luzem, wykazał pewne braki w urządzeniach cementowni, w konstrukcji wagonów przystosowanych oraz w urządzeniach wyładawczych. Po usunięciu tych braków można będzie przystąpić do dalszych próbnych przewozów celem ich udoskonalenia. Natomiast do masowego dokonywania przewozów można będzie przystąpić po przystosowaniu większej ilości cementowni do mechanicznego naładunku cementu luzem, pobudowaniu lub zakupieniu potrzebnej ilości wagonów specjalnych oraz po przygotowaniu u większych odbiorców cementu odpowiedniej ilości urządzeń wyładawczych oraz silosów do magazynowania.

Przewóz cementu luzem powinien być bezwzględnie umasowiony ze względu na duże efekty ekonomiczne.

Roczne oszczędności papieru, pracy ludzkiej i czasu na naładunki i wyładunki wagonów dają ogólnonarodowej gospodarce bardzo poważne korzyści. Dla orientacji możemy podać, że na każdym przesyłanym wagonie cementu luzem zaoszczędzamy 400 worków papierowych, pracę 3—4 osób, licząc po 30 minut na każdego człowieka przy workowaniu i naładunku cementu oraz tylu pracowników i tyle czasu przy rozładunku wagonów i opróżnianiu cementu z worków.

A. ŁOŻNICKI (Warszawa)

W sprawie taryfy samochodowej

Wprowadzona od dnia 1 lutego 1952 roku Taryfa Towarowa transportu samochodowego i spedycji obowiązuje na obszarze całego kraju i stosowana jest przez: 1. jednostki Państwowej Komunikacji Samochodowej, 2. przedsiębiorstwa, uprawiające zarobkowy przewóz towarów pojazdami silnikowymi na podstawie zezwoleń na transport drogowy; 3. branżowe przedsiębiorstwa przewozowe; 4. przedsiębiorstwa spedycyjne, 5. posiadaczy ciężarowych pojazdów samochodowych w ramach wykorzystania próżnych przebiegów.

Taryfa ta została wydana w nakładzie 12.000 egzemplarzy. Jeśli wziąć pod uwagę ilość przedsiębiorstw stosujących omawianą taryfę i ilość korzystających z usług przedsiębiorstw transportowo-spedycyjnych, to zrozumiałe staje się, iż nakład ten został szybko wyczerpany. W wyniku tego od dłuższego czasu wielu zainteresowanych ustawicznie zwraca się do instytucji transportowych i wydawniczych z zapytaniami, gdzie można nabyć omawianą taryfę. Poszukiwanie egzemplarzy taryfy wzmogło się jeszcze bardziej z chwilą wzmocnienia walki o obniżkę kosztów własnych i związanej z tym kontroli wysokości płaconych opłat za usługi wykonywane przez przedsiębiorstwa transportowo-spedycyjne.

Niezależnie od tego, że o nabyciu taryfy nie ma mowy — trzeba stwierdzić, iż posiadane egzemplarze zawierają już wiele zmian, uzupełnień i wstawek. W czasie pobytu w terenie można stwierdzić także, iż egzemplarze taryfy na skutek ciągłego użytkowania są w stanie niekiedy znacznego zużycia, niektóre rozdziały nieczytelne w ogóle; pracownicy wystawiający rachunki posługują się wyciągami z taryfy.

Taryfa ta wymaga dalszych zmian i uzupełnień dla uregulowania różnych istotnych spraw, które wyłoniły się w trakcie stosowania jej w ciągu ostatnich lat. Odnosi się to do niektórych postanowień taryfowych, jak i wykazu zawierającego klasyfikację towarów. Nie jest celem tej notatki szersze omawianie wniosków złożonych w sprawie zmian. Pragniemy ograniczyć się tylko do niektórych uwag. Odnosnie wykazu ustalającego klasyfikację towarów, to należy zaznaczyć, że wyczerpujące jego ujęcie ma duże znaczenie, albowiem ułatwia prawidłowe obliczanie właściwych stawek. Ponadto trzeba zwrócić uwagę, że wykaz ten powinien być wiążący dla takiego samego wykazu zawartego w Instrukcji SM-168 — Normy dla przewozów samochodowych towarowych oraz klasyfikacji ładunków, podanej w wykazie jako załączniku do Katalogu norm prac ła-

dunkowych przy ładunkach masowych. Należałoby w formie klauzuli podać w taryfie, że wykaz klasyfikacji towarów podany w taryfie jest podstawą do uzupełnień i zmian w wykazach zawartych w instrukcji przewozowej i katalogu norm dla prac ładunkowych, gdyż obecnie może się zdarzyć, że od usługobiorcy pobieramy opłaty za inną kategorię, a płacimy robotnikom stawki akordowe za inną kategorię tego samego towaru.

Wymaga uregulowania sprawa wysokości opłat za prace ładunkowe (dział VII), gdyż od 3 stycznia 1953 r. — przy regulacji cen — stawki akordowe dla robotników zostały podwyższone o 25%, a ustalone stawki opłat pozostały bez zmian. Prowadzi to w terenie do niedopuszczalnej tendencji zwiększania ilości rzutów i szukania w ten sposób wpływów dla pokrycia kosztów robocizny. Ponadto wymaga uregulowania sprawa dodatkowych opłat (dział VII rozdz. 5), które pobiera się dopiero za przenoszenie ponad 20 mtr. Natomiast katalog norm dla robotników przeładunkowych ustala, iż normą czasu przy za- i wyładunku jest objęcie donuszenie ładunków w sztukach do 15 mtr. od lub do środka transportowego, a przy materiałach sypkich, jak piasek, węgiel itp. — do 2 mtr.

Wydaje się także celowe, aby tonowa tabela opłat przewozowych (dział V) była ujęta z wylczeniem stawek dla każdej klasy i kategorii ładunków co najmniej do 500 km, gdyż takie przewozy mają miejsce i jest obecnie kłopotliwe wyliczanie należności za przewóz na odległościach ponad 250 km.

Ale — jak już zaznaczyliśmy — uwagi te mają charakter marginesowy. Chodzi o to, aby taryfa z nowymi uzupełnieniami została wydana jak najprędzej. Brak jej tak w przedsiębiorstwach wykonywujących usługi, jak też w przedsiębiorstwach korzystających z usług powoduje nieścisłości w wystawianiu rachunków i w wysokim stopniu utrudnia kontrolowanie właściwej ich wysokości. Po rozpatrzeniu i opracowaniu wysuniętych i częściowo wyżej omówionych wniosków taryfa miała się wkrótce ukazać. Obecnie jednak nastąpiły znów zahamowania, które opóźniają wydanie tak potrzebnej taryfy.

Dlatego też zwracamy się z apelem do Departamentu Przewozów Drogowych Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego oraz do Departamentu Kosztów i Polityki Cen PKPG o przyspieszenie wydania uzupełnionej Taryfy Towarowej transportu samochodowego i spedycji w takim nakładzie, aby w pełni zostały zaspokojone potrzeby terenu na tym odcinku.

Od naszych korespondentów

WIĘCEJ TROSKI O TABOR KONNY W GMINNYCH SPÓŁDZIELNIACH „SAMOPOMOC CHŁOPIKA”

Podstawowym środkiem transportowym w Gminnej Spółdzielni „Samopomoc Chłopska” jest zaprzęg konny, który spełnia podobną rolę do transportu mechanicznego w PZGS-ie. Dokonuje się nim przewozu masy towarowej z magazynu rozdzielczego do sklepów wiejskich, położonych w najdalszych zakątkach wsi. Tabor konny jest więc uzupełniającym środkiem transportowym taboru mechanicznego. Pod względem ilościowym i tonażowym przekracza niekiedy potencjał samochodowy PZGS-u. Słuszne więc wydaje się, aby temu zagadnieniu więcej poświęcić uwagi, gdyż jak wykazała dotychczasowa praktyka, tabor konny w GS „Samopomoc Chłopska” zdany jest na łaskę wóźnicy, ten zaś z kolei nie jest przez nikogo kontrolowany.

W czym tkwi przyczyna, że poważne rezerwy tkwiące w transporcie konnym nie są dotychczas wykorzystane i wprężnięte w ogólne wykonawstwo planów przewozowych transportu PZGS „Samopomoc Chłopska”? Przyczyn-

jest wiele. Pierwszym, najważniejszym i podstawowym błędem organizacyjnym w transporcie CRS jest brak komórki organizacyjnej transportu w dolowej spółdzielczości, jaką jest Gminna Spółdzielnia „Sch”. Dotychczasowa struktura organizacyjna przewiduje organizację komórek transportowych tylko na szczeblu powiatu, tj. w PZGS „Sch”, który posiada mechaniczne środki transportowe. Nad całokształtem działalności transportowo-spedycyjnej w GS-ie nie przewidziano w strukturze organizacji CRS komórki transportowej — odpowiednika sekcji transportowej PZGS-u. Zaprzęgiem konnym dysponuje pracownik GS, z zasady referent administracyjny, któremu zlecono tę funkcję dodatkowo. W rezultacie pracownik taki, nie mający z reguły przygotowania w zakresie eksploatacji taboru konnego, najczęściej funkcję tę przekazuje wóźnicy, zwalniając się tym samym od odpowiedzialności za racjonalną gospodarkę transportową. W konsekwencji, wóźnica, nie będąc kontrolowanym i instruowanym przez ni-

kogo, wykonuje swoje zadania żywiołowo, bez planu popelniając przy tym szereg błędów i nadużyć. Przewidziane planem zdolności przewozowej współczynniki techniczno-ekonomiczne nie są wykonywane. Czyli, że masa towarowa nie jest dostarczana w terminie i po najniższych kosztach do sklepów wiejskich — konsumentowi wiejskiemu.

Pracownicy, zajmujący się transportem w GS-ach, nie otrzymują dodatkowego wynagrodzenia za zlecone im prace w zakresie transportu. W związku z tym funkcje swoje wykonują niedbale, nie ponosząc przy tym żadnej odpowiedzialności za popełnione błędy i ewentualne wyniki z tego tytułu straty poniesione przez Gminną Spółdzielnię „Sch”.

Drugim błędem, który w zdecydowany sposób pogłębia trudności transportowe Gminnej Spółdzielni „Sch”, jest niesłuszny system wynagradzania woźniców. Woźnica nie

jest zainteresowany w wydajności pracy, gdyż system wynagrodzenia godzinowy nie stwarza dla niego możliwości powiększenia zarobków. Niesumienny woźnica, chcąc zwiększyć swoje zarobki, szuka innych źródeł dochodu. Znajduje je bez trudności z braku kontroli, bądź to świadcząc usługi transportowe prywatnym osobom, bądź też przywłaszczając towary łatwo łukące się (przemysł spirytusowy), spisując je na straty, jakoby uległy zniszczeniu podczas transportu.

Wymienione nadużycia trudne są do wykrycia podczas dokonywanych kontroli przez organa kontrolne PZGS-u i WZGS-u, dlatego placą woźniców winna być oparta na tych samych zasadach, co placą kierowców ciężarowych, tj. wg zasad ogłoszonych w Monitorze Polskim A-46 z 31.V.1952 roku.

Koresp. J. Latawiec (Kraków)

CEMENTOWNIA W GOLESZOWIE UTRUDNIA PRACĘ KOLEI

Wyrazem wykorzystania wagonu kolejowego w czasie jest jego obrót. Obrót wagonu uzależniony jest w dużej mierze od jego użytkowników, tj. nadawcy i odbiorcy przesyłki. Zadaniem tak nadawcy, jak i odbiorcy jest wykonać czynności ładunkowe w terminie ustalonym w przepisach taryfowych. Zachowanie tego terminu zależy jest od organizacji pracy i sprzętu jakim się dokonuje prace wyładunkowe. Załadowanie lub wyładowanie towaru w opakowaniu następuje mniejsze trudności i w tym przypadku przeważnie wystarczają ręce ludzkie i prymitywny sprzęt w postaci taczek lub wózków magazynowych. Przy takich towarach prace ładunkowe mogą być dokonane w krótkim czasie.

Poważny problem przedstawia wyładunek towarów ładowanych luzem, zwłaszcza, jeżeli prace takie wykonywane są w jednym czasie z dużej ilości wagonów na bocznicach. W takich przypadkach ręce ludzkie i łopaty nie wystarczy zastąpić urządzeniami mechanizacyjnymi, jak czerpak, szufla mechaniczna itp. Zagadnienie to nie wszędzie znalazło swoje zrozumienie i jest jeszcze dużo zakładów, które nie dołożyły starań, aby prace ładunkowe zmechanizować, w wyniku czego, nie wyładowując towaru, przetrzymują wagony i tworzą „magazyny na kołach”.

Do odbiorców, którzy pracują w sposób archaiczny, przesłarżali — należy Cementownia „Goleszów” w Goleszowie, woj. stalinogrodzkie, posiadająca własną bocznicę kolejową. Pod adresem tejże Cementowni nadchodzą prze-

syłki wagonowe surowca i opału w wagonach węglarkach w ilości kilkudziesięciu wagonów dziennie. Wyładunek tych wagonów wykonywany jest rękami ludzkimi i łopatą, a ponadto samo usytuowanie bocznic, jak również ograniczona liczba pracowników fizycznych stwarza trudności wyładunkowe.

Taki stan rzeczy powoduje, że na bocznicę Cementowni „Goleszów” przetrzymuje się duże ilości wagonów i zarząd Cementowni opłaca poważne kwoty, idące w setki tysięcy złotych, tytułem kar za przetrzymanie wagonów.

Częste narady i konferencje kolei z zarządem Cementowni nie odnoszą pożądanego skutku i stan nie ulega poprawie. Przetrzymywanie wagonów-węglarek, tak bardzo potrzebnych dla przemysłu węglowego, zarząd Cementowni usprawiedliwia brakiem urządzeń mechanicznych, a przecież zakupu takich urządzeń można by z powodzeniem dokonać, nie wydając nawet w pełni tych kwot, jakie Cementownia opłaca w ciągu roku tytułem kar za przetrzymanie wagonów.

Należy mieć nadzieję, że opisany stan rzeczy zwróci uwagę miarodajnym czynnikiem na konieczność szybkiego zmechanizowania prac ładunkowych na bocznicę Cementowni w Goleszowie, co w wyniku przyniesie korzyści i Cementowni, i kolei, no i — rzecz jasna — całej gospodarce narodowej.

Koresp. St. Dąbrowski (Bielsko-Biała)

DZIAŁ INFORMACYJNY*)

ZMIANA ŁADOWNOŚCI SAMOCHODU CIĘŻAROWEGO STAR-20

W nr 69 Monitora Polskiego z 1955 r. ukazało się zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 20 lipca 1955 r. w sprawie zmiany dopuszczalnej ładowności samochodu ciężarowego STAR-20.

Omawianym zarządzeniem została wprowadzona — w § 3 „Instrukcji o ładowności samochodów ciężarowych, zatwierdzonej zarządzeniem Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 12 marca 1952 r. (Monitor Polski nr A-28, poz. 418) L. p. 34 Tabeli ładowności niektórych ciężarowych pojazdów samochodowych w rubryce „Ładowność ton” — zmiana, polegająca na podwyższeniu z 3,5 do 4 ton dopuszczalnej ładowności samochodów ciężarowych STAR-20.

Zwiększenie dopuszczalnej ładowności samochodu STAR-20 o 14 proc. przyczyni się znacznie do zmniejszenia kosztu pracy przewozowej i wykonania większej ilości przewozów tym samym taborem.

Prezydii powiatowych rad narodowych i rad narodo-

wych miast stanowiących powiaty oraz Prezydii Rad Narodowych w m. st. Warszawie i m. Łodzi zostały zobowiązane (§ 3 zarządzenia) do dokonania w dowodach rejestracyjnych odpowiednich zmian ładowności samochodów STAR-20 przy okazji najbliższego przeglądu technicznego tych samochodów.

W końcu należy zwrócić uwagę, iż zarządzenie zastrzegło (§ 2), że w okresie wykonywania gwarancyjnych przeglądów technicznych (obsługa techniczna w okresie docierania) nie wolno przewozić na samochodach STAR-20 ładunku o ciężarze powyżej 3,5 tony.

W związku z wprowadzeniem w życie omawianego rozporządzenia poszczególne służby transportowe przy opracowywaniu planów dla pracy swego taboru będą musiały uwzględniać w nich zwiększenie ładowności samochodu STAR-20 o 0,5 tony.

J. B.

ZMIANY PRZEPISÓW O UŻYWANIU SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

W wykonaniu uchwały Rady Ministrów z dnia 23 lutego 1948 r. w sprawie gospodarki samochodami państwowymi oraz zgodnie z § 11 ust. 11 uchwały nr 435 Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 1955 r. w sprawie usprawnienia prac w zakresie organizacji i etatów w aparacie admini-

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

stracji państwowej i gospodarczej oraz uproszczenia trybu ich załatwiania, Prezes Rady Ministrów zarządzeniem nr 197 z dnia 16 sierpnia 1955 r. (Mon. Pol. nr 74, poz. 915) nadał nowe brzmienie dotychczasowemu § 9 zarządzenia z dnia 19 lutego 1955 r. w sprawie zasad używania samochodów osobowych jednostek organizacyjnych i administracji państwowej, gospodarki społecznej, organizacji społecznych oraz kontroli ich stosowania (Mon. Pol. nr 19 poz. 193).

Wypada przypomnieć, iż chodzi tu o przepis przewidujący zwolnienia dla osób zajmujących niektóre stanowiska, od ograniczeń w używaniu samochodów służbowych, określonych w § 5 — 8 zarządzenia z dnia 19 lutego 1955 r.

Zgodnie z nowym brzmieniem § 9 zarządzenia sprawa zwolnień przedstawia się obecnie następująco:

1) ograniczeniom określonym w § 5 — 8 nie podlegają prezesi centralnych urzędów,

2) Prezes Państwowej Komisji Etatów może w wyjątkowo uzasadnionych przypadkach zwolnić na wniosek właściwego ministra, bądź kierownika centralnego urzędu lub przewodniczącego prezydium wojewódzkiej rady narodowej (Rady Narodowej w m. st. Warszawie i m. Łodzi) pracowników na szczególnie odpowiedzialnych stanowiskach od ograniczeń w korzystaniu ze służbowych samochodów osobowych, określonych w przepisach §§ 5 — 8.

Osoby zwolnione od ograniczeń powinny posiadać odpowiednie zaświadczenie, wystawione przez Prezesa Państwowej Komisji Etatów.

J. B.

DOSTARCZANIE SAMOCHODÓW OSOBOWYCH DLA SŁUŻBY ZDROWIA

W celu usprawnienia usług służby zdrowia w zakresie wizyt lekarskich i zabiegów leczniczych, udzielanych chorym uprawnionym do bezpłatnej pomocy lekarskiej, Prezydium Rządu powzięło uchwałę nr 594, w dniu 27 lipca 1955 r. (ogłoszoną w Monitorze Polskim nr 75, poz. 924), którą zobowiązała urzędy, instytucje i przedsiębiorstwa państwowe oraz spółdzielcze do dostarczenia samochodów osobowych na rzecz wydziałów zdrowia prezydiów rad narodowych.

Rada Ministrów upoważniła Prezesa Rady Ministrów do ustalania miejscowości, w których urzędy, instytucje i przedsiębiorstwa zobowiązane będą do dostarczenia samochodów osobowych, oraz do ustalenia — w zależności od liczby posiadanych przez nie samochodów osobowych — norm wykonywania obowiązku dostarczenia samochodów, a w końcu do ustalania przypadków, w których dopuszczalne jest przekroczenie tych norm.

W dalszym ciągu uchwała przewiduje, że wykazy urzędów, instytucji i przedsiębiorstw państwowych oraz spółdzielczych objętych obowiązkiem świadczeń ustalają:

1) dla m. st. Warszawy — Przewodniczący Prezydium Rady Narodowej w m. st. Warszawie w porozumieniu z Prezesem Państwowej Komisji Etatów,

2) dla województw (m. Łodzi) — przewodniczący prezydiów właściwych wojewódzkich rad narodowych (Przewodniczący Prezydium Rady Narodowej w m. Łodzi),

3) wydziały zdrowia prezydiów wojewódzkich rad narodowych (Rad Narodowych w m. st. Warszawie i m. Łodzi) ustalają na podstawie tych wykazów harmonogramy pracy samochodów osobowych oraz zawiadamiają jednostki zobowiązane o miejscu i terminie dostarczenia samochodu co najmniej na dwa tygodnie przed tym terminem.

Szczegółowe przepisy normujące dostarczenie i należyte wykorzystanie oraz zapewniające kontrolę wykorzystania samochodów osobowych przydzielonych w trybie uchwały wyda Minister Zdrowia.

Dostarczenie samochodu następuje odpłatnie, mianowicie wydział zdrowia prezydium rady narodowej, korzystający z samochodu, obowiązany jest uiścić jednostce, która dostarczyła samochód, opłatę za używanie samochodu ustaloną zarządzeniem Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 8 lipca 1953 r. w sprawie opłat za używanie pojazdów samochodowych jednostek gospodarki uspo-

lecznionej przez inne jednostki (Dz. Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych nr 13, poz. 130).

Minister Zdrowia w porozumieniu z Ministrem Finansów ustali tryb rozliczenia z tytułu opłat za korzystanie z samochodów osobowych.

Uchwała nie dotyczy jednostek organizacyjnych podległych Komitetowi do Spraw Bezpieczeństwa Publicznego oraz Ministrom Obrony Narodowej i Spraw Wewnętrznych.

J. B.

PREMIOWANIE KIEROWCÓW ZA OSZCZĘDNOŚĆ OGUMIENIA

W Monitorze Polskim Nr 72/55 r. ukazało się zarządzenie Przewodniczącego PKPG z dnia 3 sierpnia 1955 r., wydane w uzgodnieniu z Centralną Radą Związków Zawodowych, regulujące przyznanie kierowcom samochodowym i ich pomocnikom — zatrudnionym w przedsiębiorstwach, w których stosuje się przepisy załącznika Nr 12 do układu zbiorowego pracy w budownictwie z dnia 7 maja 1949 — premii za oszczędność w zużyciu ogumienia obsługiwanych samochodów.

Zgodnie z zarządzeniem, zasady przyznawania premii wymienionym wyżej kierowcom i ich pomocnikom określają przepisy zawarte w rozdziale VIII lit. B „Regulaminu płac pracowników samochodowych“, stanowiącego 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 społecznej (Monitor Polski z 1952 r. Nr A-46, poz. 642 i z 1955 r. Nr 60, poz. 727).

Zarządzenie weszło w życie z dniem 16 sierpnia 1955 r.

J. B.

OPLATY ZA USŁUGI ŚWIADCZONE PRZEZ „ORBIS“

W Monitorze Polskim Nr 70 z 1955 r. pod poz. 886 opublikowane zostało zarządzenie Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego i Prezesa Państwowej Komisji Cen z dnia 19 lipca 1955 r. w sprawie opłat za usługi świadczone przez przedsiębiorstwa „Hotel Orbis“ oraz Przedsiębiorstwo Obsługi Ruchu Zagranicznego.

Zarządzenie to ustala wysokość stawek za korzystanie z usług hoteli (opłaty za wynajęcie pokoju, wynajem sprzętu sportowego, wynajem autokarów, załatwianie formalności paszportowych, za dostarczenie bagażu itp.) oraz innych usług związanych z organizacją i obsługą imprez oraz przejazdów grupowych i indywidualnych osób w kraju i zagranicą. I tak za zorganizowanie przyjazdu grup z zagranicy — opłata ustalona została w wysokości 200 zł od grupy niezależnie od ilości członków; za zorganizowanie przejazdu pociągami nadzwyczajnym za granicę — 1.200 zł od pociągu; za zorganizowanie przelotu samolotem specjalnym — 300 zł od samolotu; za zorganizowanie transportu bagażu ciężkiego (np. rekwizytów teatralnych itp.) — 10 proc. od sumy rachunku itp.

Zarządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia. Jednocześnie straciło moc zarządzenie Ministra Kolei z dnia 4 sierpnia 1953 r. w sprawie cennika za usługi świadczone przez Przedsiębiorstwo Obsługi Ruchu Zagranicznego „Orbis“ (Monitor Polski Nr A-79 poz. 945).

A. G.

OGŁASZANE PRZEZ POLSKĄ IZBĘ HANDLU ZAGRANICZNEGO POLSKIE ZWYCZAJE PORTOWE

Na podstawie artykułu 5 pkt. 8 dekretu z dnia 28 września 1949 r. o utworzeniu Polskiej Izby Handlu Zagranicznego (Dz. U. R. P. nr 53 poz. 403) Polska Izba Handlu Zagranicznego stwierdza i ogłasza następujący polski zwyczaj portowy:

„Obowiązek podawania wymiarów towaru przez zgłaszającego ładunek do przewozu. W porcie morskim, przy zgłaszaniu ładunku drobnicowego do przewozu przyjęte jest, że dla określenia przestrzenności zgłaszający ładunek podaje ilość sztuk oraz wymiary skrajne każdej sztuki“.

NORMY PAŃSTWOWE DOTYCZĄCE KOMUNIKACJI

W Dzienniku Ustaw Nr 32/55 r. pod poz. 191 opublikowane zostało rozporządzenie Przewodniczącego PKPG z dnia 12 lipca 1955 r. w sprawie zatwierdzenia norm państwowych ustalonych przez Polski Komitet Normalizacyjny, dotyczących komunikacji.

Omawianym rozporządzeniem zatwierdzone zostały trzy normy państwowe (PN) dotyczące komunikacji obowiązujące na całym obszarze Państwa, z których jedna dotyczy podsypek pod tory kolejowe (kruszywo mineralne łamane) oraz dwie dotyczące pojazdów mechanicznych (widelki ciągł i oczkowe zakończenia ciągł).

Od dnia wejścia w życie rozporządzenia tj. 1 stycznia 1956 r. nie wolno w zakresie ustalonym w normach stosować na podsypkę pod tory kolejowe kruszywo mineralnego łamanego nie odpowiadającego normie oraz wyrabiać gwintowanych widerek ciągł i o innych wymiarach oczkowych zakończeń, niż określa norma.

K. K.

FINANSOWANIE DROBNYCH INWESTYCJI W ZAKRESIE MECHANIZACJI I DOSKONALENIA PRODUKCJI

W Monitorze Polskim nr 65 opublikowano uchwałę nr 508 Rady Ministrów z dnia 2 lipca br., mającą na celu stworzenie dla państwowych przedsiębiorstw szerszych możliwości i dogodnych warunków realizowania niektórych drobnych inwestycji.

Na podstawie omawianej uchwały mogą być realizowane drobne inwestycje nie objęte limitami planu inwestycyjnego, których całkowity koszt jednostkowy nie przekracza kwoty 100 tysięcy złotych, a które polegają na:

- a) mechanizacji procesów produkcyjnych;
- b) doskonaleniu technologii produkcji;
- c) realizowaniu projektów racjonalizatorskich;
- d) uruchomieniu produkcji ubocznej artykułów powszechnego spożycia.

Omawiane inwestycje mogą być realizowane przy zachowaniu następujących warunków:

1. wykonane roboty lub dokonane zakupy powinny przynieść w przeciągu roku od ich wykonania określony efekt gospodarczy lub użytkowy, powodujący obniżenie kosztów własnych i poprawę wyników finansowych w wysokości równej co najmniej wartości dokonanego nakładu;

2. planowane roboty i zakupy powinny być wykonane w okresie 3 miesięcy od dnia zatwierdzenia sporządzonego dla nich planu rzeczowo-finansowego; w wyjątkowych uzasadnionych gospodarczo przypadkach okres ten może być przedłużony za zgodą jednostki nadrzędnej do 6 miesięcy.

Przedsiębiorstwo powinno sporządzić plan rzeczowo-finansowy zamierzonych inwestycji na podstawie protokołu, sporządzonego przez specjalnie powołaną komisję, ustalającą uzasadnienie techniczne i ekonomiczno-finansowe zamierzonej inwestycji. Plan ten zatwierdza dyrektor przedsiębiorstwa. Zatwierdzony plan wraz ze wspomnianym protokołem jest podstawą do ubiegania się o kredyt bankowy, a — po przyznaniu tego kredytu — jest podstawą do rozpoczęcia robót i dokonywania zakupów.

Inwestycje, wymagające jedynie robocizny powinny być wykonywane w zasadzie systemem gospodarczym. W razie konieczności dopuszcza się jednak możliwość realizowania ich również systemem zleceńowym.

Kredyt, oprocentowanie którego wynosi 2 proc. w stosunku rocznym, może być wykorzystywany w okresie przewidzianym na wykonywanie robót i zakupów. Termin spłaty upływa po 12 miesiącach od planowanego terminu wykonania inwestycji. Źródłem spłaty kredytu bankowego jest w zasadzie ponadplanowy zysk przedsiębiorstwa, osiągnięty w wyniku wprowadzonych inwestycji. W przypadku nieosiągnięcia przez przedsiębiorstwo zysku ponadplanowego lub osiągnięcia go w wysokości nie wystarczającej — różnica podlega spisaniu z funduszu statutowego.

Uchwała przewiduje wydanie przez Przewodniczącego PKPG i Ministra Finansów zarządzenia, ustalającego szczegółowe zasady sporządzania i zatwierdzania planów rzeczowo-finansowych, zasady finansowania inwestycji realizowanych w myśl omawianej uchwały, księgowego ich ujęcia i wykazywania w sprawozdawczości finansowej, oraz określającego dla poszczególnych kategorii przedsiębiorstw kwoty graniczne, do których wysokości przedsiębiorstwa mogą realizować inwestycje w oparciu o niniejszą uchwałę. W uchwale zastrzeżono, iż górna granica, do której wolno realizować inwestycje według zasad wspomnianej uchwały, nie może bez zgody Ministra Finansów przekroczyć 500 tysięcy złotych na przedsiębiorstwo w okresie roku kalendarzowego.

Wprowadzenie w życie powyższej uchwały, załogi wielu przedsiębiorstw powitają z wielkim zadowoleniem. Odnosi się to m. in. do pracowników transportu samochodowego. W wielu przypadkach konieczne jest dla zwiększenia przepustowości stacji obsługi wykonanie sposobem gospodarczym kanałów rewizyjnych. Odpowiednia ich ilość decyduje o zapewnieniu należytej obsługi i osiągnięciu wysokiej gotowości technicznej eksploatowanego taboru, co z kolei pozwala na przekroczenie postawionych zadań i obniżkę kosztów własnych. Sprawa takich inwestycji, jak również wprowadzenie w życie pomysłów racjonalizatorskich, natrafiały na trudności w praktyce ze względu na konieczne okresy planowania, sporządzanie i tryb zatwierdzania dokumentacji itp.

Ustalone zasady finansowania omawianych inwestycji pozwolą na większą operatywność w planowaniu i realizacji tych inwestycji.

A. Ł.

GOSPODARKA ŻUŻYTYMI ŻARÓWKAMI

W Monitorze Polskim nr 74 z 1955 r. ukazało się zarządzenie Przewodniczącego PKPG z dnia 11 sierpnia 1955 r., uchylające moc obowiązującą zarządzenia Przewodniczącego PKPG z dnia 28 marca 1953 r. w sprawie obowiązku zaofiarowania do zbiórki zużytych żarówek (Mon. Pol. nr A-30, poz. 381), a m. in. samochodowych i motocyklowych.

Zarządzenie z dnia 11 sierpnia 1955 r. postanawia ponadto, że kaucje pobrane na zabezpieczenie wykonania obowiązku zaofiarowania do zbiórki zużytych żarówek, a m. in. samochodowych i motocyklowych, podlegają zwrotowi w ciągu trzech miesięcy od dnia wejścia w życie zarządzenia za zwrotem pokwitowania na kaucję, bez obowiązku dostarczenia zużytych żarówek.

Kaucje nieodebrane w wyżej określonym terminie podlegają przepadkowi.

Jak z powyższego zarządzenia wynika, należy uważać za uchylone również zarządzenie Ministrów Handlu Wewnętrznego oraz Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 26. VIII. 1953 r. w sprawie obowiązku dostarczania zużytych żarówek a m. in. samochodowych i motocyklowych (omawiane przez nas w nr 11 z 1953 r. miesięcznika „Transport“).

J. B.

Taryfy i zarządzenia

W komunikacji kolejowej:

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych nr 17 z 1955 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei z dnia 27.VI.1955 r. w sprawie komunikacji towarowej Polska — Niemcy Zachodnie dla przesyłek pochodzących z ZSRR lub przeznaczonych do ZSRR. W myśl tego zarządzenia Polskie Koleje Państwowe, Niemiecka Kolej Rzeszy i Niemiecka Kolej Związkowa przyjmują od dnia 1.VIII.1955 r. przesyłki pochodzące z ZSRR lub przeznaczone do ZSRR do bezpośredniego przewozu pomiędzy niektórymi polskimi stacjami granicznymi a Niemcami zachodnimi przez otwarte dla komunikacji punkty graniczne na tranzycie przez (Niemiecką Republikę Demokratyczną na zasadzie: a) Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami

żelaznymi (KMT) z 23.XI.1933 r. wraz z Ujednolajnionymi Postanowieniami Dodatkowymi, obowiązującej od 1.X. 1938 r. oraz b) Specjalnych Postanowień Dodatkowych do art. art. 6, 17, 19, 35 i 40 KMT. Zarządzenie zawiera wykaz punktów granicznych polsko-niemieckich i polsko-radzieckich otwartych dla komunikacji.

W Dz. T. i Z. K. nr 17 z 1955 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei z dnia 1.VII.1955 r. w sprawie przewozów peage'owych. Zarządzenie ustala warunki, na jakich mogą odbywać się na torach PKP przewozy taboru niekolejowego lub wynajętego w stanie ładownym lub próżnym przy użyciu parowozów klientów, tzw. przewozy peage'owe (peażowe).

W Dz. T. i Z. K. nr 18 z 1955 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei z dnia 2.VIII.1955 r. w sprawie komunikacji towarowych: a) między Polską a Austrią, Belgią, Bułgarią, Danią, Francją, Grecją, Holandią, Jugosławią, Luksemburgiem, Niemcami zachodnimi, Szwajcarią, Szwecją i Norwegią, Turcją, Węgrami, Wielką Brytanią i Włochami, b) między Polską a Niemcami zachodnimi i Wielką Brytanią dla przesyłek pochodzących z ZSRR lub przeznaczonych do ZSRR, c) między Szwecją i Norwegią a Austrią, Bułgarią, Czechosłowacją, Jugosławią i Węgrami. Dla wszystkich wymienionych komunikacji towarowych obowiązują od dnia 1.IX.1955 r. postanowienia zawarte w tym zarządzeniu.

O. K.

NOTATKI

E. TABACZYŃSKI (Warszawa)

WIELKIE POJAZDY NIESZYNOWE W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Rosnące nieustannie potrzeby komunikacyjne ludności wielkich miast, związane z ilością ich mieszkańców, wielkością zajmowanego obszaru oraz powiązaniami wewnątrz i międzypodzielnicowymi powodują szybki wzrost liczby pojazdów lokomocji publicznej. Jednocześnie zmienia się wygląd i charakterystyka techniczno-ekonomiczna wprowadzanych do użytku wozów. Zmiana ta wynika z dwu przesłanek: z jednej strony ulegają ewolucji wymagania pasażerów, żądających coraz wygodniejszych, tańszych i częściej kursujących autobusów, trolejbusów i tramwajów, z drugiej strony przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej dążą do obniżenia kosztów własnych, m. in. przez lepsze wykorzystanie personelu ruchu. Ta druga przesłanka jest następstwem rosnącego udziału kosztów osobowych w całości kosztów eksploatacji przedsiębiorstw komunikacyjnych.

Powyższe względy sprawiają, że, począwszy od 1949 r., wprowadza się stopniowo do ruchu nowe, większe typy pojazdów.

O ciekawszych osiągnięciach w tej dziedzinie w niektórych wielkich miastach w zakresie autobusów i trolejbusów poinformuje czytelników niniejszy artykuł.

Autobusy jednopokładowe pojedyncze

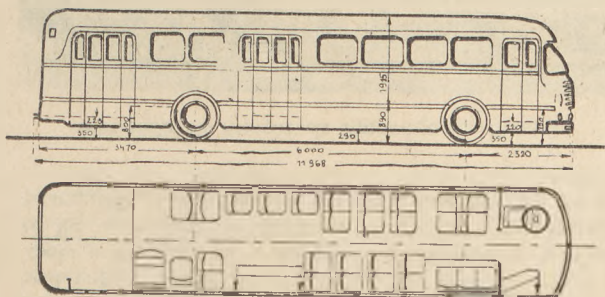
Śród interesujących nas w obecnych wywodach pojazdów, najbardziej wygodne w eksploatacji miejskiej są pojedyncze autobusy jednopokładowe dwu lub trzyosowe. Zwiększenie pojemności takich autobusów ograniczone jest głównie ciężarem pojazdu i znajdujących się w nim pasażerów oraz stopniem kierowności wozu w warunkach komunikacji ulicznej.

Wzrost pojemności wozu osiąga się przez: 1) powiększenie jego wymiarów do 12 m długości, 2,5 m szerokości i 2,5 m wysokości; 2) zmniejszenie jego ciężaru własnego w wyniku przejścia na lżejszą konstrukcję stalową, częściowego zastąpienia stali metalami lżejszymi (aluminium) i zaniechania w wielu przypadkach budowy oddzielnego podwozia; 3) wprowadzenie zasady przepływu pasażerów w wozie od wejścia do oddzielnego wyjścia przy unieruchomieniu konduktora; 4) umieszczenie motoru częściowo pod podłogą wozu, niekiedy z tyłu pojazdu.

Wozy o powyższej charakterystyce opierają się o trzy lub nawet tylko dwie osie i wyposażone są w silniki o mocy od 150 do 200 koni. Zabierają do 108 pasażerów, przy czym ok. 33–40% pasażerów ma zapewnione miejsca siedzące (por. rys. 1). Ciężar własny — 7,4 do 9 ton.

Wprowadzono również tytułem doświadczenia w Anglii i we Włoszech autobusy czterosiowe o długości 14,3 m i pojemności ok. 120 miejsc. Jak się zdaje jednak, autobusy te nie wytrzymały próby życia. Należy także wspomnieć o znajdujących się w niektórych państwach, np. we Włoszech, wielkich trolejbusach 3-osiowych o długości

13,6 m i pojemności 130 pasażerów, w tym ok. 30 miejsc siedzących.*)



Rys. 1

Pojedynczy autobus jednopokładowy

Pociągi autobusowe

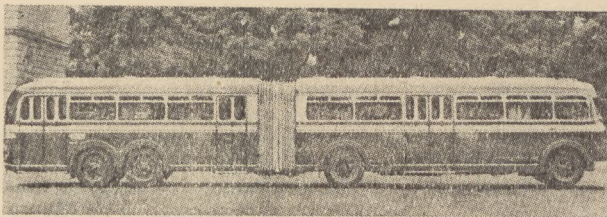
Zwiększeniu ulegają również usługi przewozowe stosowanych coraz częściej pociągów autobusowych, składających się z wozu motorowego i jednej przyczepy o wymiarach zbliżonych lub identycznych z wymiarami ciągnika. Długość tych pociągów dochodzi do granic postawionych przez przepisy komunikacyjne, tj. 20 lub 22 m. Dla zabezpieczenia dostatecznej zwrotności i kierowności pociągiem obie osie przyczepy zaopatrzone są w automatycznie działający mechanizm sterowniczy. W ruchu podmiejskim ciągnik i przyczepa połączone są przejściem o systemie zbliżonym do kolejowego, co umożliwia zarówno lepsze przemieszczanie się podróźnych, jak również tylko 2-osobową obsługę całego pociągu (kierowca i konduktor). Pojemność takich pociągów wynosi średnio od 130 do 145 osób, w tym ok. 40–60% miejsc siedzących. Moc silników wynosi od 150 do 200 KM. Są one dopasowane do ruchu o raczej mniejszej gęstości przystanków (2 na 1 km) i większej długości średniego przejazdu (ponad 3,5 km).

Jednocześnie pojawiają się pociągi sprzężone przegubowo o przyczepie opartej w zasadzie na jednej osi. Pociągi te mają ok. 16,5 m długości, zaopatrzone są w silniki o mocy ok. 150 koni, ciężar własny pociągu wynosi około 12–13 ton. Pociągi te zabierają jednocześnie ok. 140–150 osób, w tym ok. 33–40% siedzących. Tego typu pojazdy znajdują, zdaniem fachowców, coraz większe zastosowanie z uwagi na ich niższy koszt produkcji, lepszą kierowność w stosunku do zwykłych pociągów autobusowych i możliwość obsługi przez jednego konduktora (por. fot. 2).

*) Dla podanych w niniejszym artykule danych liczbowych i opisowych por. Revue Internationale de Transports Publics nr 3/1954, Bruxelles.

Pojazdy dwupokładowe

Stale rosnące zastosowanie znajdują również autobusy i trolejbusy piętrowe. W latach 1952—1954 w Berlinie zachodnim wprowadzono do ruchu ok. 220 nowych autobusów piętrowych. Charakterystyka techniczno-przewozowa tych pojazdów zasługuje na specjalną uwagę. długość — 10,4 m, wysokość zaledwie 4,025 m; nie posiadają oddzielnego podwozia, opierają się na dwu osiach przy ciężarze własnym ok. 9,4 ton. Wozy te zabierają 85 pasażerów, przy czym 70 osób zajmuje miejsca siedzące (na piętrze tylko miejsca siedzące). W omawianych autobusach, podobnie jak w autobusach londyńskich, nie ma w zasadzie przepływu pasażerów, natomiast konduktor w czasie pracy porusza się wewnątrz wozu. W związku z tym nie ma — również, podobnie jak w Londynie — tylnych drzwi w wozie. Ułatwia to ruch wsiadających i wysiadających z tyłu wozu. Wbudowane są natomiast drzwi przednie, przy kabinie kierowcy, dla ułatwienia wysiadania z wozu.



Pociąg autobusowy sprzężony przegubowo

W r. 1953 wprowadzono do eksploatacji w Hamburgu nowe, piętrowe trolejbusy w ruchu peryferyjnym. Są to trolejbusy trzyosiowe, zaopatrzone w dwa motory o mocy 150 KW, o długości 10,55 m i wysokości 4,85 m. Pojemność tych wozów — 94 pasażerów, w tym 60 miejsc siedzących. Ciężar własny — 12,7 ton. Z przodu i z tyłu wozu prowadzą schody na piętro, co umożliwia przepływ pasażerów i unieruchomienie konduktora. Jest to pierwsza próba wprowadzenia zasady przepływu pasażerów w pojazdach piętrowych (por. fot. 3).

Uwagi końcowe

1) Charakteryzując łącznie powyżej omawiane pojazdy, stwierdzić należy, że dążenie do maksymalnego powiększenia powierzchni użytkowej wozów i jednocześnie — w miarę możliwości — pozostawienie wozów dwuosiowych prowadzi do coraz wyraźniejszego występowania odstąpienia od budowy oddzielnych podwozi i do coraz szerszego stosowania lekkich metali. Zasada minimalnego ciężaru własnego będzie naczelną zasadą konstruktorów najbliższej przyszłości.

2) Jak wynika z podanych powyżej wywodów, pojemność nowoczesnych pojazdów nieszynowych przekroczyła 100 miejsc w warunkach normalnej eksploatacji, nie ustępując już więcej w ten sposób pojemności nowoczesnych tramwajów. Przestaje zatem obowiązywać dawne twierdzenie teoretyków komunikacji miejskiej, wyznaczające pojazdom nieszynowym rolę środka pomocniczego przy tramwajach, dla natężenia ruchu nieprzekraczającego ok. 2 tys. pasażerów na godzinę w jednym kierunku. Tymczasem przy skromnie przyjętej częstotliwości przebiegu pojazdów nieszynowych co 1 min. otrzymujemy zdolność przewozową tych pojazdów przekraczającą liczbę 6 tys. osób na godzinę. Uruchamiając w miarę potrzeby taką komunikację na dwu lub trzech równoległych ulicach, uzyskuje się przewozy pasażerskie rzędu 12—18 tys. pasażerów na jedną godzinę w jednym kierunku, co może

zaspokoić potrzeby miasta ponad 800-tysięcznego. Uwagi te stają się tym bardziej uzasadnione, że zwolennicy tramwajów zamierzają wprowadzić obecnie do eksploatacji raczej tylko pojedyncze wozy (np. tramwaje typu PCC), co zmniejsza ich zdolność przewozową w porównaniu ze zdolnością pociągów tramwajowych. Statystyka przewozowa wskazuje zresztą na to, że pojazdy nieszynowe spełniają już dzisiaj olbrzymią rolę w zaspokajaniu potrzeb komunikacyjnych wielkich miast. Jak wiadomo, ok. 30% ludności Moskwy oraz ok. 60% ludności Londynu korzysta przy podejmowaniu podróży miejskich z usług autobusów i trolejbusów.

3) Porównanie kosztów inwestycji i eksploatacji różnie kształtować się będzie w różnych krajach w zależności od aktualnych warunków gospodarczych. Nie precyzując zatem wniosków o wyższości ekonomicznej pewnych pojazdów, stwierdzić jednak można, że koszty osobowe w nowoczesnych tramwajach, trolejbusach i autobusach — zgodnie z dotychczasowymi wywodami — będą praktycznie identyczne przy tej samej pracy przewozowej mierzonej w pasażero-kilometrach (pomijamy drobne różnice w szybkościach eksploatacyjnych poszczególnych pojazdów). Koszty amortyzacji autobusów i trolejbusów będą prawdopodobnie wyższe z uwagi na krótszy okres umarzania wartości tych pojazdów, tym niemniej nie wystąpią przy tych pojazdach koszty konserwacji i umarzania torów.

Ceny jednostkowe energii elektrycznej i paliw płynnych zależą od różnych przesłanek, w tym również od aktualnej polityki gospodarczej. Niektórzy fachowcy wyrażają opinię, że autobus o pojemności 100 osób zawsze, przy każdym natężeniu ruchu, będzie tańszy w eksploatacji od tramwaju**) podczas gdy wozy mniejsze mają punkty



Piętrowy trolejbus trzyosiowy

graniczne natężenia ruchu, powyżej których eksploatacja ich jest bardziej kosztowna niż eksploatacja tramwajów. Wg tych poglądów autobusy o pojemności 60 miejsc stają się w eksploatacji droższe już przy natężeniu powyżej 2 tys. pasażerów na godzinę, natomiast autobusy 80-osobowe stają się droższe dopiero przy natężeniu 10 tys. pasażerów na godzinę.

4) W najbliższych latach wielkie pojazdy nieszynowe powinny w jeszcze większym stopniu pojawiać się na ulicach nowoczesnych, dużych miast. W harmonijnym współdziałaniu z pozostałymi środkami lokomocji publicznej zapewnią one zupełne zaspokojenie potrzeb komunikacyjnych ludności wielkomiejskiej.

**) Taką opinię wyraża np. Dyrekcja Przedsiębiorstwa Autobusów w Sztokholmie. Warto tu przypomnieć, że kursujące w Warszawie autobusy marki „Chausson“ mają pojemność 60—70 pasażerów.

NOWY POPULARNY SAMOCHÓD NRD

(a) Przemysł samochodowy Niemieckiej Republiki Demokratycznej wprowadza do produkcji nowy typ małodziałowego samochodu popularnego.

Samochód ten jest wyposażony w dwucylindrowy silnik, dwutaktowy o pojemności 700 ccm³ o mocy 22 KM. Zużycie paliwa wynosi 7 ltr. nr 100 km, co czyni ten wóz niezwykle ekonomicznym i dostępnym dla szerokiego ogółu ludzi pracy.

Omawiany samochód, który otrzymał nazwę P-70, jest produkowany przez fabrykę samochodów Audi w Zwickau i ma zastąpić dotychczas produkowany model, dobrze znany w Polsce IFA-F8. Nadwozie, jak widzimy na załączonym zdjęciu, ma całkowicie nowoczesną linię i odznacza się nie tylko estetycznym wyglądem, ale również posiada obszerne wnętrze, w którym bardzo wygodnie mogą pomieścić się cztery osoby. Dzięki zmienionej linii tylnej części samochodu oraz przesunięciu siedzeń nieco do przodu, została również w stosunku do F8 powiększona pojemność kufra bagażowego.

Nowością jest materiał, z jakiego wykonane jest nadwozie, jest to masa duroplastyczna, która posiada, jak wykazały próby wiele zalet.

Również w próbach samochód P-70 wykazał poważne walory, jeśli chodzi o wytrzymałość i zdolność poruszania się w terenie.



Popularny samochód P-70 produkcji NRD

Szybkość osiągana przez ten samochód wynosi 90 km/godz. Nie jest to co prawda duża szybkość w stosunku do osiąganej obecnie przez nowoczesne wozy osobowe, ale wystarczająca dla małego popularnego samochodu.

KRONIKA

Z PRAC ITS

(TW) Instytut Transportu Samochodowego rozpoczął w bieżącym roku prace nad zagadnieniem rozrachunku gospodarczego. Jako pierwsze zostanie opracowane zagadnienie rozrachunku gospodarczego na pojazd.

Zagadnienie rozrachunku na pojazd było w ciągu ostatnich kilku lat przedmiotem rozważań m. in. w „Transportcie” i „Motoryzacji”, a także przedmiotem prac Katedry Ekonomiki Transportu WSE w Szczecinie oraz praktycznych prób jego wprowadzenia w przedsiębiorstwach transportowych. Dotychczasowe próby, podejmowane głównie przez ekspozytury PKS, prowadzone były fragmentarycznie, np. wprowadzano rozrachunek na pewien tylko okres czasu lub na kilka pojazdów. Próby te nie dały podstawy do wprowadzenia rozrachunku na szerszą skalę.

Ostatnio powołana została komisja, której zadaniem jest opracowanie zasad prowadzenia rozrachunku, wprowadzenie tytułem próby rozrachunku w wytypowanej ekspozyturze PKS oraz na podstawie powyższego opracowanie zasad umożliwiających wprowadzenie rozrachunku gospodarczego na pojazd w innych ekspozyturach PKS.

ITS, oprócz udziału w pracach komisji, umieścił zagadnienie rozrachunku na pojazd w planie swoich prac naukowo-badawczych. Celem opracowywanego tematu jest zbadanie przebiegu prób wprowadzania rozrachunku pod kątem celowości i prawidłowości stosowanych metod oraz wyciągnięcie wniosków co do upowszechnienia rozrachunku. Dotychczas przeprowadzono wstępne badania oraz opracowano tzw. „kartę tematową”, obejmującą m. in. cel, zakres i metodę pracy, rozpoznanie zagadnienia (zawierające informacje o istniejącym stanie faktycznym i badawczym w zakresie tematu i bibliografii), dyspozycję pracy, harmonogram i koszty.

Zakres pracy obejmuje zagadnienie rozliczania poszczególnych elementów kosztów na pojazd, jak koszty paliwa, ogumienia, obsługi technicznej, napraw bieżących, napraw średnich, amortyzacji, plac obsady wozów, koszty wydzielone i ogólnozakładowe, zagadnienie rejestrowania wyników eksploatacyjnych, detalizacji planu na pojazd, premiowania kierowców, jak również organizację wprowadzania rozrachunku, w wytypowanej od tych prób ekspozyturze PKS. Przewiduje się przeprowadzenie analizy celowości i prawidłowości przyjętych metod rozrachunku w

wytypowanej ekspozyturze oraz w innych gospodarstwach samochodowych, gdzie były podejmowane próby wprowadzenia rozrachunku, zebranie materiałów z danych sprawozdawczych oraz ich analizę.

LIKWIDUJEMY NIEDOCIĄGNIĘCIA PRZY WYKORZYSTANIU WAGONÓW

Na stacji Łódź Kaliska w czasie od dnia 25 do 31 sierpnia br. oczekiwało na rozładunek 8 wagonów z celulozą. Odbiorca przesyłek — Łódzkie Zakłady Włókien Sztucznych w Łodzi nie odbierał ich, twierdząc, że zamówienie na ten towar odwołał, nadawca zaś Fabryka Celulozy w Niedomicach nie chciała skierować przesyłek do innego odbiorcy, ponieważ celulozę suchą wyprodukowała na specjalne zamówienie Łódzkich Zakładów Włókien Sztucznych. Niedopuszczalne w okresie wzmózonych przewozów targi trwały 6 dni, a wagony stały, a przecież są to wagony kryte, których dotkliwy brak odczuwa się pod inne towary, a zwłaszcza zboże.

Zakłady Przemysłu Tłuszczowego im. Migąły w Gdyni przetrzymują ostatnio duże ilości wagonów pod rozładunkiem. Dnia 22 sierpnia 1955 r. oczekiwało na stacji Gdynia dla tego odbiorcy po 2 wagony, które nadeszły w okresie od 12 do 22 sierpnia br. Na szczególną uwagę zasługuje fakt, że Zakłady Przemysłu Tłuszczowego im. Migąły posiadały odpowiednie pomieszczenie magazynowe dla magazynowania nadeszłego towaru, którym jest rzepak, nie postarały się jednak zmobilizować odpowiedniej ilości robotników do wyładunku, co spowodowało przetrzymanie wagonów.

Wskutek stale pogłębiających się niedomagań w pracy boczniczy kopalni Victoria w Wałbrzychu, wynikających zarówno z braku odpowiednich ilości torów postojowych, braku parowozów i wyszkolonej obsługi parowozowej i manewrowej, jak i całkowicie bezplanowej i niezorganizowanej pracy współużytkowników — przetrzymywane są stale wielkie ilości wagonów na boczniczy, na stacji Wałbrzych i na stacjach sąsiednich. Dnia 26 sierpnia przetrzymano z tego powodu 511 wagonów ponad 24 godziny, dnia 27 sierpnia — 383 wagony i dnia 28 sierpnia 369 wagonów. Zaznacza się, że są to ilości wagonów przetrzymanych tylko ponad 24 godziny, łączna ilość przetrzymanych wagonów jest znacznie większa. Charakterystyczną rzeczą jest, że pomimo użytkowania boczniczy przez kilku użytkowników,

nie ma tam koordynatora, który by kierował pracą bocznic. Do zakładów przetrzymujących wagony na tej bocznic należą przede wszystkim: koksownia Bolesław Chrobry, koksownia Victoria, kopalnia Victoria, tartak Victoria, Energobudowa.

W okresie dużego zapotrzebowania na wagony kryte, przede wszystkim pod przewóz zboża, właśnie zakłady zbożowe i młyny przetrzymują wagony pod rozładunkiem. Np. dnia 29 sierpnia br. zakłady podległe Ministerstwu Skupu przetrzymały tylko ponad 24 godziny 160 wagonów, z czego największe ilości przetrzymały następujące zakłady: PZZ na stacji Szczecinek 43 wagony, PZZ na stacji Bolesławiec 19 wagonów, PZZ na stacji Wrocław Leśnica 10 wagonów i młyn na stacji Wrocław Różanka 47 wagonów.

W czasie kontroli szczegółowej stacji Warszawa-Wileńska ujawniono, że na bocznic Zakładów Przemysłu Tłuszczowego im. 15 grudnia w Warszawie od dłuższego czasu zalegało 82 zastawy zbożowe. Zakłady Przemysłu Tłuszczowego nie tylko, że nie zwróciły zastaw niezwłocznie po wyładunku wagonów, zgodnie z obowiązującymi ich postanowieniami prawa przewozowego, lecz część zastaw użyły jako podłogi pod składowanie worków w magazynie. Można sobie wyobrazić jak długo zastawy zalegały u odbiorcy skoro za przetrzymanie ich Zakłady zapłaciły karę w wysokości 25.000 zł (dwadzieścia pięć tysięcy złotych). Na uwagę zasługuje fakt, że zarówno stacja Warszawa-Wileńska, jak i kierownictwo Zakładów Przemysłu Tłuszczowego im. 15 grudnia, nie wiedziały o tym stanie rzeczy i nie robiły nic, aby stan ten poprawić i zwrócić PKP tak bardzo potrzebne zastawy, które obecnie w okresie intensywnego skupu zboża są nieodzowne dla wykonania zadań przewozowych kolei.

POWAŻNE NIEDOCIĄGNIĘCIA W AKCJI PRZEWÓZU ZBOŻ

(ST) Ubiegłoroczna akcja przewozów jesiennych wykazała szereg niedociągnięć, które spowodowały, między innymi, że PKS nie mogła eksploatować taboru, zgodnie z jego wydolnością, z winy złej pracy PZZ, WZGS, PZGS i GS. Wskutek tego około 30 proc. całej wydolności taboru PKS zostało bezprodukcyjnie stracone. Stan ten w konsekwencji zaważył, że PKS nie wykonała w III i IV kwartale 1954 r. planu ton i nie dała państwu zaplanowanej akumulacji.

Z przygotowań do bieżącej akcji przewozów można było sądzić, że te błędy i zasadnicze niedociągnięcia ubiegłorocznej akcji, omówione zresztą szczegółowo na łamach prasy fachowej, nie powtórzą się więcej. Tymczasem, jak nam sygnalizują z terenu jednostki organizacyjne PKS, już w akcji przewozu zboż wystąpiły bardzo poważne niedociągnięcia w przygotowaniu organizacyjnym akcji przewozów ze strony PZZ, WZGS, PZGS i GS powodujące lokalne zahamowanie przewozów i trudności. Braki i błędy te wyrażają się złą organizacją prac za i wyładunkowych, brakiem odpowiedniej ilości robotników i przyrządów do ładowania, nieprzygotowaniem magazynów (PZGS Miechów), przyjmowaniem oraz wydawaniem ładunków przez jedne drzwi, brakiem jakichkolwiek planów operacyjnych. Braki te przejawiają się we wszystkich prawie PZGS-ach i WZGS-ach, zwłaszcza wyraźnie niedociągnięcia wystąpiły w PZGS Inowrocław i innych woj. bydgoskiego: planowano np. zwózkę 600 ton dziennie, w praktyce jednego dnia oddawane jest do przewozu 60 ton, a w innych po 2,5 tys. ton, bezplanowe przerzuty masy między magazynami (PZGS Inowrocław), ważenie po 1 worku na wadze dziesiętnej, (kolej ma obowiązek bowiem przed przyjęciem przeważenia każdego worka), brak współpracy z PKS i zainteresowanym wydziałem Kom. Drog. (PZGS Olkusz), brak środków płatniczych na pokrycie przewozów PKS (Wrocławskie Zakłady Zbożowe, Zespół PGR Lipowina i Lelkowo — pow. Braniewo woj. olsztyńskie), brak wagonów kolejowych np. w dniu 21. VIII. w Płońsku nie podstawiono 8 wagonów, w Bobaszewie 2 wagonów, itd.

Konkretne przykłady można przytoczyć również z terenu woj. warszawskiego, np. w dn. 16. VIII. GS Gołymień i młyn w Ciechanowie przetrzymał 4 pojazdy PKS przez 3 godziny z powodu braku ludzi do ładowania, w GS Nowe Miasto zespół PKS (Star z przyczepą) na odległość 25 km wykonał 2 kursy w ciągu 12 godzin — przetrzymanie taboru 6 godzin z tych samych powodów itd.

Warto przypomnieć wytyczne, które miały być zastosowane w bieżącej akcji dla jej usprawnienia, a mianowicie:

1) realne i terminowe planowanie przewozów stosownie do obowiązującego w tym zakresie zarządzania Przewodniczącego PKPG w sprawie operatywnego planowania przewozu ładunków;

2) realizowanie w transporcie drogowym operatywnych kwartalnych planów przewozu ładunków na podstawie tygodniowych planów, sporządzanych zgodnie z zarządzeniem Przewodniczącego PKPG;

3) pełne i racjonalne wykorzystanie w pierwszym rzędzie taboru własnego jednostek gospodarczych zainteresowanych w akcji oraz taboru publicznych przewoźników w szczególności PKS (maksymalne zwiększenie i wykorzystanie reżimu dnia, praca w niedziele i święta, wykorzystanie próżnych przebiegów i sieci placówek spedycyjnych oraz zastosowanie i wykorzystanie maksymalne przyczep);

4) uruchomienie na okres akcji jesiennej, w razie potrzeby, tak zw. punktów placówek spedycyjnych. Przy ustalaniu miejscowości, należy brać pod uwagę najbardziej przelotowe miasta, wzgl. osiedla, gdzie również znajdują się punkty skupu;

5) podstawianie przez jednostki org. transportu pojazdów ciężarowych właściwych dla danego rodzaju przewozów i odpowiednio przystosowanych (wywrotki, odpowiedni tonaż, plandeki, podwyższone burty itp.);

6) właściwe usytuowanie usypisk przy drogach o twardej nawierzchni z dojazdem do placów składowych;

7) zwiększenie przepustowości punktów na i wyładunku;

8) zabezpieczenie potrzebnej ilości robotników załadunkowych oraz niezbędnej ilości przyrządów do ładowania;

9) terminowe i w odpowiedniej ilości podstawianie wagonów kolejowych;

10) przygotowanie pomieszczeń noclegowych i punktów żywienia dla personelu zatrudnionego w akcji;

11) zainicjowanie zawierania umów międzybranżowych o współzawodnictwie pomiędzy PKS a użytkownikami taboru;

12) zachowanie ciągłości innych zasadniczych przewozów PKS aby okresowym przerywaniem świadczenia usług nie zmuszać jednostek gospodarczych do szukania innych sposobów zaspakajania potrzeb przewozowych;

13) koordynowanie przewozów i racjonalne dysponowanie taborom przez zespoły (wojewódzkie i powiatowe).

ZAPLECZE TECHNICZNE TABORU SAMOCHODOWEGO PRZEDMIOTEM OBRAD KOMISJI SEJMOWEJ

(a) 23 sierpnia rb. odbyło się pod przewodnictwem posła W. Gumińskiego posiedzenie Sejmowej Komisji Komunikacji i Łączności poświęcone analizie stanu obecnego i perspektywom rozwoju zaplecza technicznego transportu samochodowego w planie pięcioletnim (1955 — 1960).

Na posiedzeniu tym wygłosił referat wiceminister Transportu Drogowego i Lotniczego ob. J. Burgin, przedstawiając wielki rozwój naszego transportu samochodowego i związane z tym rozwojem problemy, które dotychczas nie znalazły właściwego rozwiązania.

Omawiając sprawę niezadowalającego stanu naszej technicznej obsługi samochodów, Minister Burgin wskazał na niewystarczającą ilość zakładów i stacji obsługi oraz na słabe wyposażenie techniczne tych obiektów. Poza tym podkreślił niedostateczne zaopatrzenie naszego transportu samochodowego w zakresie części zamiennych, osprzętu oraz akcesoriów samochodowych, stwierdzając, że podstawowymi przyczynami takiego stanu rzeczy są niewystarczające przydziały materiałów dla zakładów produkujących części zamienne oraz brak odpowiedniej ilości wykwalifikowanych kadr.

Dużo uwagi poświęciła Komisja sprawom rozwojowym zaplecza taboru samochodowego w planie 5-letnim.

Projekty planu na lata 1956 — 1960 przewidują znaczny wzrost produkcji części zamiennych do samochodów. Tylko zakłady podległe resortowi transportu drogowego i lotniczego, stanowiące ok. 30 proc. mocy produkcyjnej przemysłu mającego w tym okresie wytwarzać części zamienne — produkować mają w roku 1960 blisko 4-krotnie więcej części zamiennych niż w br.

Założenia planu 5-letniego przewidują także przeszło 5-krotnie wzrost sieci okręgowych, terenowych i przydrożnych stacji obsługi samochodów.

PKS W RACIBORZU POWINNA POPRAWIĆ STYL PRACY

(WP) Coraz szerszy zakres działania rozwija PKS na odcinku placówek dowozowych. Placówki takie uruchamiane są na nieomal każdej większej stacji kolejowej. Nie wszędzie jednak praca placówek przebiega składnie. Np. w Raciborzu placówka dowozowa przez kilka dni nie odbierała wszystkich przesyłek z magazynów kolejowych i na skutek tego nastąpiło spiętrzenie w magazynach. Dopiero ostra interwencja władz centralnych zmusiła kierownictwo ekspozytury PKS w Raciborzu do wydatniejszej pracy na tym odcinku i magazyny kolejowe zostały rozładowane.

SŁOWA KRYTYKI POD ADRESEM ZAKŁADÓW NAPRAWCZYCH SAMOCHODÓW W JELCZU I SOLCU KUJAWSKIM

(MR) Ekspozytury PKS, przekazując samochody do napraw głównych do Zakładów Naprawczych Samochodów, spotykają się z niezrozumiałym stanowiskiem tych zakładów jeśli chodzi o sprawę akumulatorów, np. ZNS Jelcz i ZNS Solec Kujawski w ogóle odmawiają przyjęcia samochodów z akumulatorami. ZNS w Zawierciu i Elblągu, przyjmując z samochodami akumulatory tylko nowe, za konserwację których przesyła się oddzielny rachunek.

Samochody przyjęte do naprawy bez akumulatorów zakłady przekazują po naprawie bez akumulatorów. Jakże są następstwa tego rodzaju postępowania zakładów. Pracownik wysłany celem przekazania pojazdu do naprawy na zapytanie, co ma on zrobić z akumulatorami, otrzymuje odpowiedź, że może je pozostawić przed bramą zakładu lub zrobić z nimi co zechce.

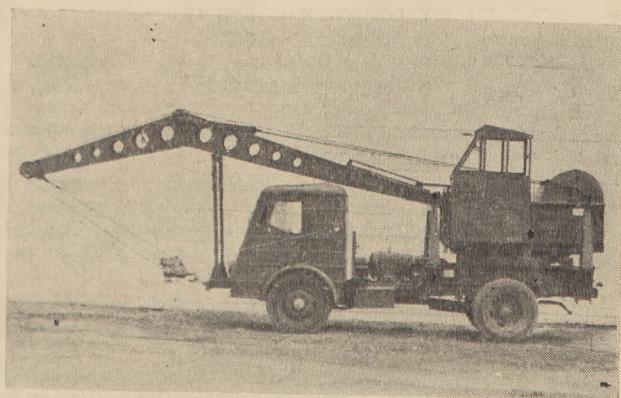
Jest rzecz zrozumiała, że jedna osoba lub nawet dwie osoby nie są w stanie odtransportować nawet jednego akumulatora o wadze 70 kg do dworca kolejowego, odległego o 3,5 km, jak np. w Jelczu, a poza tym kolej odmawia przyjęcia do przewozu akumulatorów, gdyż zawierają one kwasy. W obecnej sytuacji, aby przekazać jeden samochód do naprawy, trzeba wysłać jeszcze drugi, aby można było przywieźć akumulatory. Aby odebrać samochód po naprawie, trzeba również wysłać drugi samochód dla zabrania akumulatorów do samochodu odbieranego z naprawy.

Stan dotychczasowy powinien ulec całkowitej zmianie i wyżej wspomniane ZNS powinny przyjmować w depozyt wspomniane akumulatory.

PRODUKUJEMY DŹWIGI NA SAMOCHODACH

(a) Ostatnio weszły do eksploatacji dźwigi na samochodach polskiej produkcji. Produkuje je Bielskie Zakłady Urządzeń Technicznych na podwoziu samochodu ciężarowego „Star” w oparciu o dokumentację techniczną, dostarczoną nam przez Niemiecką Republikę Demokratyczną.

Dźwigi te znajdują szerokie zastosowanie przede wszystkim w budownictwie, jak również przy różnego rodzaju przeładunkach. Udźwig produkowanego przez nas dźwigu przekracza 3.000 kg., a wysięg ramienia ponad 5 metrów. Oczywiście wielkość i wysokość udźwigu jest uzależniona



Dźwig na podwoziu samochodu ciężarowego „Star”

od wysięgu ramienia i tak, przy wysięgu 2,5 m udźwig wynosi 3.000 kg, przy wysięgu 3,5 m — 1.650 kg, 4,5 m — 1.000 kg, 5,5 — 750 kg.

Poszczególne mechanizmy żurawia napędzane są silnikami elektrycznymi, zasilanymi prądem wytwarzanym przez generator prądu zmiennego. Generator napędzany jest przez skrzynię przekładniową silnikiem samochodu. Istnieje również możliwość podłączenia silników elektrycznych napędowych do sieci elektrycznej, co przy dłuższej pracy żurawia w jednym miejscu daje duże oszczędności eksploatacyjne.

Cały żuraw razem z samochodem stanowi zwartą konstrukcję o bardzo dużej elastyczności manewrowania i dużej szybkości poruszania się przy zmianie miejsca pracy. Na załączonym zdjęciu widzimy jeden z pierwszych prototypów omawianego dźwigu.

POLSKI SAMOCHÓD MAŁOLITRAŻOWY „SYRENA”

(r) Pierwsza prototypowa, próbna seria popularnych, małowitrazowych samochodów polskiej produkcji została poddana próbom eksploatacyjnym na odcinku 6.000 km. Polskie „Syreny” wyszły z tej próby zwycięsko wykazując wiele zalet. W przeprowadzonym raidzie uczestniczyły również samochody produkcji zagranicznej tej samej mniej więcej klasy w celach porównawczych, porównanie to również wypadło zadowalająco dla „Syren”.

„Syrena” odznacza się mocną konstrukcją, przystosowaną do naszych warunków drogowych, niskim zużyciem paliwa i dość dużą szybkością maksymalną jak na pojazd tego typu, gdyż osiąga 105 km na godzinę.



Polski samochód małowitrazowy „Syrena”.

Również wygląd zewnętrzny samochodu i jego wykończenie stoją na wysokim poziomie.

W najbliższej przyszłości Żerańska Fabryka przystąpi prawdopodobnie do seryjnej produkcji „Syren” i staną się one popularnym i dostępnym dla wielu ludzi pracy środkiem lokomocji.

Warto wspomnieć o konstruktorach tego pierwszego w Polsce popularnego polskiego samochodu. Silnik skonstruował inż. Fryderyk Blumke, podwozie inż. Karol Pionier, nadwozie zaś inż. Stanisław Panczakiewicz.

Na załączonym zdjęciu widzimy jedną z „Syren”, która brała udział w raidzie.

POLSKIE OKRETY WOJENNE ZŁOŻYŁY REWIZYTĘ BRYTYJSKIEJ MARYNARCE WOJENNEJ

W związku z kurtuazyjną wizytą brytyjskiego krążownika „Glasgow” w polskim porcie w Gdyni w dniach od 1 do 4 lipca, rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zwrócił się do rządu Jej Królewskiej Mości z propozycją złożenia rewizyty przez dwa polskie niszczyciele w jednym z portów brytyjskich. Rząd Jej Królewskiej Mości z zadowoleniem przyjął propozycję rządu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej jako dalszy przejaw dążności do zacieśnienia

przyjaznych stosunków między obu krajami. W wyniku porozumienia uzgodnione zostało, że dwa polskie okrętniszczyciele „Błyskawica“ i „Burza“ przybędą dnia 8 września br. z kilkudniową wizytą do portu Portsmouth, będą one gośćmi brytyjskiej marynarki wojennej. Niszczyciele polskie „Błyskawica“ i „Burza“ opuścili kraj w dniu 5 września br., udając się z rewizytą do Anglii, dnia 11 września br. wyjechały z powrotem do kraju.

RACJONALIZATORZY ZMNIEJSZĄ KOSZT BUDOWY 10-TYSIĘCZNIKA

Przy budowie 10-tysięcznika rozpoczęto już końcowy etap prac — montaż instalacji okrętowych, ustawianie mechanizmów w maszynowni i przeprowadzanie przewodów rurowych. W czasie budowy załoga i zespół inżynierjno-techniczny zgłosiły kilkadziesiąt projektów zmian konstrukcyjnych w planach budowy. Umożliwią one znaczne przyspieszenie niektórych prac oraz zaoszczędzenie wielu wartościowych surowców. Np. według projektu Centr. Biura Konstrukcji Okrętowych przy połączeniach wentylacyjnych miała być użyta wysokowartościowa guma grubości 5 mm. Na naradzie kolektywu budowniczych 10-tysięcznika wysunięto projekt zastąpienia gumy złączami z płótna nasyczonego minią. Okazało się, że złącza z płótna działają równie dobrze, jak gumowe, a są znacznie tańsze i łatwiejsze do utrzymania. Na tej samej naradzie inż. Józefiak wystąpił z propozycją uproszczenia konstrukcji klap ognioszczelnych.

PRODUKUJEMY SAMOLOTY DLA SŁUŻBY ZDROWIA

W hangarach Centralnego Aeroklubu LPŻ w Warszawie znajdują się samoloty-karetki pogotowia, zakupione przez Ministerstwo Zdrowia. Samoloty te, wyprodukowane u nas w kraju, po oblataniu ich przez pilotów LPŻ zostaną przekazane stacjom pogotowia ratunkowego w poszczególnych miastach. Służyć one będą do przewozu chorych z odległych miejscowości w wypadkach nagłych zachorowań.

Dzięki specjalnej konstrukcji podwozia samoloty-karetki pogotowia mogą lądować i startować nawet z łąki albo równego pola.

NOWA POLSKA LINIA LOTNICZA WARSZAWA — WIEDEŃ

(MM) W Centralnym Porcie Lotniczym na Okęciu odbyła się w dniu 22 lipca br. uroczystość otwarcia nowej, regularnej linii lotniczej między Polską i Austrią.

W imieniu Rządu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej obecni byli na uroczystości: wiceminister Transportu Drogowego i Lotniczego ob. Burgin i Dyrekcja „Lotu“, a w imieniu Rządu Austrii — Ambasador Gohn oraz wyżsi urzędnicy Ambasady.

Pierwszy lot odbył się na nowoczesnym samolocie IL-14 SP-LNB na trasie Warszawa — Wiedeń z załogą: piloci kpt. Grabowski i Pelka, radiooperator Langiewicz, mechanik pokładowy Sawicki i stewardessa Łachna.

Samolot IL-14 przelatywał trasę Warszawa — Wiedeń w rekordowym czasie 2 godziny i 20 minut.

Odpowiedzi Redakcji

Ob. Szypenbejl Wiktor — Słupsk.

Zarządzenie Ministra Handlu Zagranicznego z dnia 13 lipca 1954 r., opublikowane w Monitorze Polskim nr A-70/54 r. pod poz. 873, które zostało omówione w numerze 10 (październik) z 1954 r. „Transportu“, reguluje jedynie sprawy opłat celnych i pozwolenia na przywóz m. in. sprzętu motoryzacyjnego, a nie sprawę zakupu zagranicą tego sprzętu. Sprzęt motoryzacyjny jest zakupowywany zagranicą wyłącznie przez przedsiębiorstwo państwowe „Motoimport“ na podstawie planów gospodarczych. Indywidualne zakupy nie są dokonywane.

Zakłady Transportowe Budownictwa Miejskiego — Warszawa.

Ceny artykułów rozprowadzanych przez „Motozbyt“, począwszy od 1 stycznia 1955 roku rozumiane są **loco magazyn „Motozbyt“**. W związku z tym nie można występować o zwrot kosztów transportu własnego, ani o zwrot kosztów załadunku z rampy dostawcy na samochód. Punkt 2, 3 i 4 — nie wymagają komentarzy.

Złotoryjskie Zakłady WYROBÓW FILCOWYCH

Normy przebiegu opon obecnie obowiązujące są uregulowane Zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 18. 5. 1949 r. uzupełnionego następnie zarządzeniami z 1950 r. i 1952 r.

Wg tych zarządzeń normy przebiegu opon produkcji krajowej dla pojazdów mechanicznych ciężarowych wynoszą 20.000 km, a dla opon produkcji zagranicznej 35.000 do 40.000 km. Normy przebiegu opon regenerowanych wynoszą od 12.000 do 15.000 km. Dla przyczep normę przebiegu opon podwyższa się o 100% przy pojazdach o szybkości poniżej 30 km/godz.

W najbliższej przyszłości przewiduje się nowelizację tych norm. Z chwilą wprowadzenia nowych norm w życie będą one omówione na łamach „Transportu“.

Norma przebiegu międzynaправczego dla ciągnika „Ursus“ wynosi 3.600 godzin pracy. Przeliczając na kilometr przyjmuje się, że jedna godzina pracy odpowiada 12,5 km przebiegu.

Norma przebiegu międzynaправczego dla przyczepy do 3 ton wynosi 80.000 km. Paliwami właściwymi dla ciągnika „Ursus“ są ciężkie oleje naftowe (olej gazowy, olej dieslowski).

Zużycie paliwa przez ciągnik „Ursus“ jest w dużym stopniu uzależnione od obciążenia, od rodzaju drogi, od szybkości jazdy (przekładni). Zużycie to jest ujęte w normach, w litrach na godzinę pracy ciągnika.

Jest ono następujące:

1. praca ciągnika na postoju bez obciążenia 1,9 l/godz.
2. jazda bez przyczep na drogach płaskich oraz jazda z przyczepami bez ładunku 4,5 l/godz.
3. jazda z 1 przyczepą o ładowności 3 ton z ładunkiem na drogach płaskich 5 l/godz.
4. jazda z 2 przyczepami o ładowności po 3 tony z ładunkiem na drogach płaskich 5,5 l/godz.
5. jazda z 3 przyczepami o ładowności po 3 tony z ładunkiem po drogach płaskich 6 l/godz.
6. jazda z 4 przyczepami o ładowności 3 ton z ładunkiem po drogach płaskich 7,5 l/godz.

Dla jazdy po wzniesieniach zużycie paliwa wzrasta do 12,5 l. na godzinę w zależności od obciążenia i faliści terenu.

Normę dla takiej jazdy ustala kierownik jednostki samochodowej, a dla częstych jazd na danych trasach należy ustalić normę komisyjnie.

Ze względu jednak na duże zużycie paliwa przy pokonywaniu wzniesień ciągniki te należy używać w wyżej wymienionych warunkach jedynie w ograniczonym zakresie.

W związku z dużą rozpiętością w zużyciu, w zależności od warunków eksploatacyjnych należy przyjąć normę odpowiadającą warunkom pracy. Na przykład gdy ciągnik pracował 1,5 godz. na terenie płaskim z przyczepami z ładunkiem, 1/2 godz. pracował na postoju bez obciążenia przy na i wyładunku, oraz 1,5 godziny jechał na terenie płaskim z przyczepami pustymi należy przyjąć normę:

$$\begin{array}{l} 1. 1,5 \times 6 = 9 \text{ l.} \\ 2. 0,5 \times 1,9 = 0,95 \text{ l.} \\ 3. 1,5 \times 4,5 = 6,75 \text{ l.} \end{array}$$

16,7 l.

Na wyżej wymieniony cykl pracy ciągnik ten winien zużyć 16,7 l. oleju gazowego.

Jeśli chodzi o premiowanie kierowców, to sprawa ta uregulowana jest regulaminem plac kierowców, ze względu na obszerność przepisów z tym związanych nie cytujemy ich (Monitor Polski Nr A-46 z 1952 r. poz. 642).

Szczegółowe instrukcje co do sposobu premiowania kierowców powinniście uzyskać od komórki transportowej ministerstwa, jakiemu podlegacie.

W roku 1950 została wydana przez Państwowe Wydawnictwa Rolnicze i Leśne Instrukcja Obsługi ciągnika „Ursus“, a w roku 1951 przez Wydawnictwa Komunikacyjne Katalog Części Zamiennych Ciągnika Ursus.

„ANALIZA WSKAŹNIKÓW EKSPLOATACJI TABORU KOLEJOWEGO

Nakładem „Wydawnictw Komunikacyjnych“ ukazała się broszura mgr Roberta Ceceniewskiego — „Analiza wskaźników eksploatacji taboru kolejowego“.

Broszura zawiera następujące rozdziały:

1. Badania zmian i zależności zachodzących pomiędzy wskaźnikami eksploatacji taboru kolejowego. — 2. Wzajemna zależność funkcjonalna wskaźników eksploatacji taboru kolejowego. 3. Zależności obrotu wagonów towarowych na całej sieci od ich obrotu w poszczególnych okręgach i oddziałach eksploatacyjnych. — 4. Obliczanie, kontrola i analiza wskaźnika obrotu wagonów towarowych. — 5. Obliczanie przeciętnego czasu znajdowania się wagonów towarowych na stacjach.

Charakterystyczną cechą pracy jest dążność do pogłębienia omawianych tematów przez ujęcie ich w formę matematyczną, która w sposób jasny i jednoznaczny określa wzajemne zależności między techniczno-ekonomicznymi wskaźnikami pracy taboru.

Tak np. w rozdziale I autor podaje wzór analizy ilości roboczego wagonów towarowych w zależności od: pracy kolei, kursu wagonu ładownego, współczynnika przebiegu wagonów ładownych i dobowego przebiegu wagonu; dalej zaś daje przykład analizy ilości czynnych parowozów w zależności od: pracy kolei, całkowitego kursu wagonu towarowego, przeciętnego dobowego przebiegu parowozu, stosunku parowozokilometrów do pociągokilometrów oraz przeciętnego składu pociągu towarowego.

W rozdziale II podano w formie prostych wzorów algebraicznych zależności między wskaźnikami pracy taboru, które to wzory w „dowcipny“, można powiedzieć i szybki sposób pozwalają sprawdzić, czy prawidłowo zostały za-

planowane lub podane w sprawozdaniach liczbowe wielkości tych wskaźników.

Np. zależność pomiędzy ilością czynnych parowozów towarów (M) i ilością roboczym wagonów (R) można wyrazić wzorem: $M = R \frac{a \cdot d}{s \cdot n}$ gdzie a oznacza stosunek pa-

rowozokilometrów do pociągokilometrów, d — dobowy przebieg wagonu, S — przeciętny przebieg dobowy przewoźu czynnego, n — przeciętny skład pociągu towarowego.

Rozdział IV — rozszerza stosowane zwykle wzory na obrót wagonu i łączy elementy tego wzoru z wielkościami ujmowanymi w sprawozdawczości z pracy stacji, dzięki czemu dokładność i kontrola wyników jest pewniejsza i łatwiejsza do uchwycenia.

Ciekawy jest rozdział V, w którym autor analizuje stosowany zwykle wzór na obliczenie przeciętnego czasu postoju wagonu na stacji w postaci: $t = \frac{W}{(a + b) \cdot 2}$ oraz podaje

nowe wzory, prostsze w zastosowaniu od powyższego, często dokładniejsze. Podane interpretacje — geometryczna i analityczna — pozwalają jasno zrozumieć właściwości i granice dokładności stosowanych wzorów.

Wszystkie rozdziały są bogato ilustrowane liczbowymi przykładami, które podkreślają praktyczne zalety proponowanych metod.

Praca daje cenny materiał teoretyczny i operatywny, praktyczne sposoby planowania, analizy i kontroli wszystkich podstawowych wskaźników pracy taboru, toteż powinna być czytana przez pracowników kolejowych oraz szerszy ogół transportowców zainteresowanych pracą kolei.

Recenzję opracował S. Wróbel

„PODREČNIK DROGOWY“

W końcu 1954 r. ukazał się nakładem „Wydawnictw Komunikacyjnych“ II tom „Podręcznika drogowego“, zawierający wiele ciekawych materiałów z zakresu transportu samochodowego. Tom I ograniczał się jedynie do podstawowych wiadomości z zakresu matematyki, miernictwa, statyki budowli i wytrzymałości materiałów, tom II zaś zawiera w pięciu działach wiadomości o drogach i ruchu drogowym, o różnych dziedzinach interesujących drogowców, o zagadnieniach organizacyjnych, o projektowaniu dróg oraz o projektowaniu mostów.

W Dziale I „Drogi i ruch drogowy“ podane są wiadomości o drogach w Polsce i zagranicą, o motoryzacji w Polsce i w innych krajach, o najważniejszych polskich przepisach w zakresie ruchu drogowego oraz o znakach drogowych i regulacji ruchu.

Dział II „Różne wiadomości“ zawiera omówienie taryf kolejowych na przewóz materiałów drogowych oraz informacje o organizacjach zawodowych, w których grupują się drogowcy.

Dział III „Zagadnienia organizacyjne“ zajmuje się sprawami: organizacją robót drogowych i mostowych, współzawodnictwa i wynalazczości przy robotach drogowych oraz bezpieczeństwa i higieny pracy.

W Dziale IV „Planowanie i projektowanie dróg“ podane są wiadomości ekonomiczne z zakresu planowania w gospodarce drogowej oraz wiadomości techniczne, dotyczące nowoczesnego projektowania dróg, ulic i placów miejskich.

Dział V „Projektowanie mostów“ podaje podstawowe wiadomości o technicznym projektowaniu mostów, ich budowie i utrzymaniu oraz sposoby obliczania światła mostów i przepustów, jak również sposoby rozwiązywania innych zagadnień, związanych z zabezpieczeniem mostów przed katastrofalnymi wodami.

Obszerna ta praca (1016 str.) opracowana jest przez wielu autorów.

Bardzo ciekawe opracowanie stanowi Dział I „Zarys gospodarki drogowej w Polsce“. Jest to jak gdyby osobna

książka ujmująca w sposób kompleksowy wiadomości o transporcie samochodowym ze specjalnym uwzględnieniem dróg.

Rozdział I „Zarys Gospodarki Drogowej w Polsce“ opracowany przez E. Pola, omawia sieć drogową w Polsce, podając podział dróg na kategorie, rodzaje nawierzchni oraz mostów, zniszczenia wojenne, organizację administracji drogowej, finansowanie gospodarki drogowej oraz potrzeby gospodarki drogowej.

Rozdział II, napisany przez J. Królikowskiego, poświęcony jest rozwojowi sieci dróg w różnych krajach.

W rozdziale III „Motoryzacja w Polsce i innych krajach“ opracowanym przez T. Sokołowskiego, znajdujemy wiele ciekawych wiadomości z przeszłości motoryzacji i z jej kierunków rozwojowych, jak również podstawowe wiadomości o organizacji transportu samochodowego, typach pojazdów, utrzymaniu i użytkowaniu taboru. Rozdział ten stanowi zwięzły, lecz bardzo ciekawy i dobrze opracowany wykład o transporcie samochodowym.

Rozdział IV zawiera wiadomości o obowiązujących przepisach w ruchu drogowym, został on opracowany przez E. Olechnowicza, znanego autora wielu prac w tej dziedzinie, w rozdziale tym zawarte są w skrócie wszystkie wiadomości, jakie mogą być potrzebne nie tylko projektantom dróg, ale również ich użytkownikom.

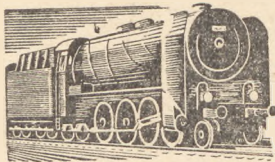
Rozdział V, opracowany przez tegoż autora, omawia obowiązujące normy obciążeń pojazdów i ich wymiary.

Dwa ostatnie rozdziały, napisane przez J. Miedzińskiego, podają dość szczegółowo dane o znakach drogowych, regulowaniu ruchu oraz o znakowaniu dróg w czasie robót i przerw w komunikacji.

Jak więc z powyższego widzimy „Podręcznik drogowy“, chociaż przeznaczony dla inżynierów i techników drogownictwa, zawiera wiele wiadomości, które mogą zainteresować szerszy ogół transportowców.

Trzeba jednocześnie stwierdzić, że praca ta dobrze jest opracowana pod względem redakcyjnym, co przy pracach zbiorowych tego typu jest niefatwym zadaniem.

Recenzję opracował A. R.



W Przeglądzie Kolejowym z miesiąca sierpnia, zamieszczono ciekawy artykuł S. Kuczborskiego pt. „Czy istnieje najlepszy system elektryfikacji kolei?” Autor artykułu ustosunkowuje się do wypowiedzi w tym przedmiocie akademika

M. Kostienki, naukowca radzieckiego, z punktu widzenia warunków istniejących dla elektryfikacji kolei w Polsce.

Z ciekawych artykułów zamieszczonych w tym numerze, które mogą zainteresować specjalistów, wymienić należy artykuł S. Fleszara pt. „Hamowanie pociągów kolejowych”, omawiający zasadnicze pojęcia z tej dziedziny ze wskazaniem sposobów określania ich wartości, oraz artykuł M. Rybaka pt. „Jednoparametrowe tablice do obliczania na zginanie belek żelbetowych”, które mają zastosowanie przy projektowaniu żelbetowych mostów kolejowych.

Ze względu na aktualność tematu, z pozostałych wymienić należy artykuł Z. Wojewodzica „Przewozy jesienne w DOKP Stalinogród” i artykuł W. Krzezińskiego „Doświadczenia z przewozów jesiennych w DOKP Wrocław w r. 1954”, w których autorzy omawiają osiągnięcia i niedomagania w okresie zeszłorocznych przewozów jesiennych.

Sierpniowy „Przegląd Kolejowy Ruchowo-Handlowy” zawiera m. in. artykuł S. Majewskiego pt. „DOKP Gdańsk walczy o skrócenie czasu znajdowania się pociągów w drodze”, w którym autor omawia metody stosowane przez dyspozytorów ruchu, mające na celu skracanie czasu pozostawiania pociągów w drodze. F. Ciastko w artykule „Jak analizować pracę stacji” podaje sposoby prowadzenia wykresów regularności biegu pociągów i wykresu kształtowania się miernika statycznego załadunku wagonów, które umożliwiają ocenę wyników pracy każdej zmiany zatrudnionej na danej stacji.



M. Budziszewski, szef Służby Transportu V Festiwalu, omawia zagadnienie organizacji transportu podczas festiwalu we wstępnym artykule sierpniowego numeru „Motoryzacji”, zatytułowanym „Transport w służbie Festiwalu”. Artykuł

ten był napisany przed zakończeniem Festiwalu, dlatego też nie są w nim podane wyniki pracy transportu, a jedynie przedstawione problemy z jakimi służba transportowa Festiwalu zetknęła się i jak zamierzała je rozwiązać.

W tymże numerze „Motoryzacji” P. Wierciński opisuje nowy autobus międzymiastowy „Star Jot 55”, którego nadwozie zostało wyprodukowane przez Jelczańskie Zakłady Budowy Nadwozi Samochodowych. Autobus ten, dzięki lżejszej konstrukcji nadwozia, jest ekonomiczniejszy od produkowanego dotychczas autobusu „Star 52”.

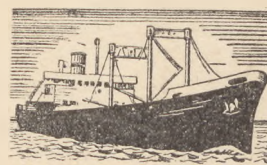
W artykule „Postęp techniczny w zakresie eksploatacji samochodów” inż. St. Kordziński, na podstawie źródeł zagranicznych, podaje przegląd nowych urządzeń technicznych, służących do usprawnienia pojazdów mechanicznych.

Wiele również o nowościach zagranicznych dowiadujemy się z reportażu o „Ekspozycji zagranicznej w zakresie motoryzacji na XXIV Międzynarodowych Targach Poznańskich”. Reportaż ten bogato ilustrowany podaje wiele ciekawych informacji.

W artykule zatytułowanym „O właściwy podział przewozów w transporcie między osiedlami” I. Cieplak omawia ważny problem wykonywania przewozów zarobkowych, omawiając je równocześnie na tle obowiązujących w tej dziedzinie zarządzeń.

W krótkim artykule J. Bujniewicz omawia organizację przewozów taksówkowych w Budapeszcie. Nie ulega wątpliwości, że materiały zawarte w tym artykule powinny być wykorzystane przez nasze miejskie i spółdzielcze przedsiębiorstwa taksówkowe.

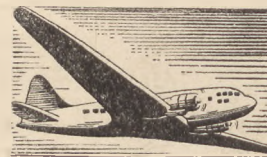
Omawiany numer „Motoryzacji” zawiera poza tym ciekawe opracowanie A. Wojtygi na temat „Planów Wydawniczych Wydawnictw Komunikacyjnych”, artykuł inż. Osterloff, poruszający istotne zagadnienie dla kierowców walki z osłepieniami w ruchu drogowym oraz wiele drobnych wiadomości z zakresu techniki, organizacji i eksploatacji taboru samochodowego.



W numerze sierpniowym „Techniki i Gospodarki Morskiej” w dziale „Organizacja pracy floty i portów” opublikowane zostały dwa artykuły interesujące transportowców.

Mgr Cz. Wojewódka w artykule „System wąskiego frontu pracy portu” porusza następujące zagadnienia: system pracy wąskim frontem, jako jeden z istotnych problemów naszego transportu morskiego. Istota systemu pracy wąskim frontem. Kryteria kolejności obsługi statków. Podniesienie na wyższy poziom organizacji pracy w porcie oraz dążenie do zapewnienia proporcjonalnego zagospodarowania portu jako istotne warunki stosowania systemu pracy wąskim frontem.

W artykule mgr Z. Korzewskiego i dr. J. Łopuskiego „O prawie morskim i prawnikach morskich” naświetlone zostały zagadnienia, podkreślające samodzielność prawa morskiego oraz problem prawa morskiego jako osobnej dziedziny badań naukowych.



W numerze 4-tym (lipiec-sierpień) dwumiesięcznika „Technika Lotnicza” ukazał się artykuł wstępny „Lipcowe święto”, opracowany w oparciu o wywiad z Ministrem Transportu Drogowego i Lotniczego na temat rozwoju komunikacji lotniczej po II wojnie światowej, zamierzeń komunikacji lotniczej w planie 5-letnim oraz produkcji lotniczej wykonywanej przez resort MTDiL.

Dwutygodnik „Życie Gospodarcze” w nr 14 z 24. VII. w ramach cyklu „Artykuły nadesłane” opublikował opracowanie St. Tomaszewskiego na bardzo w chwili obecnej aktualny i istotny temat „Zagadnienie ubytków transportowych w obrocie towarowym zbóż”. Autor m. in. sugeruje formy rozliczania za ubytki transportowe między PKP a uczestnikami obrotu.

Na podobny, jak podkreśliliśmy, b. istotny temat napisał również w nr 2/55 miesięcznika „Gospodarka Zbożowa” Olgierd Dominiński artykuł „Wady obecnego systemu ustalania wagi przesyłek wagonowych”, jako głos w dyskusji.

Aby wyczerpać tematykę zagadnień transportowych w gospodarce zbożowej, chcieliśmy jeszcze odnotować jedną pozycję bibliograficzną z tej dziedziny. Również w miesięczniku „Gospodarka Zbożowa” w nr 4/55 opublikowany został artykuł J. Jodelko pt. „Usprawnić przewozy zbóż”, którego wnioski niewątpliwie przydadzą się transportowcom w akcji przewozów jesiennych.

* * *

W numerze 8 miesięcznika „Miasto” opublikowano recenzję książki o komunikacji miejskiej, która ukazała się jako część VI z cyklu „Organizacja i Technika Przedsiębiorstw i Urzędów Gospodarki Komunalnej”. „Komunikacja Miejska — str. 131 i 144 np. jest przeznaczona jako podręcznik zastępczy dla Wydziałów Planowania Gospodarki Komunalnej w Technikach Ekonomicznych.

