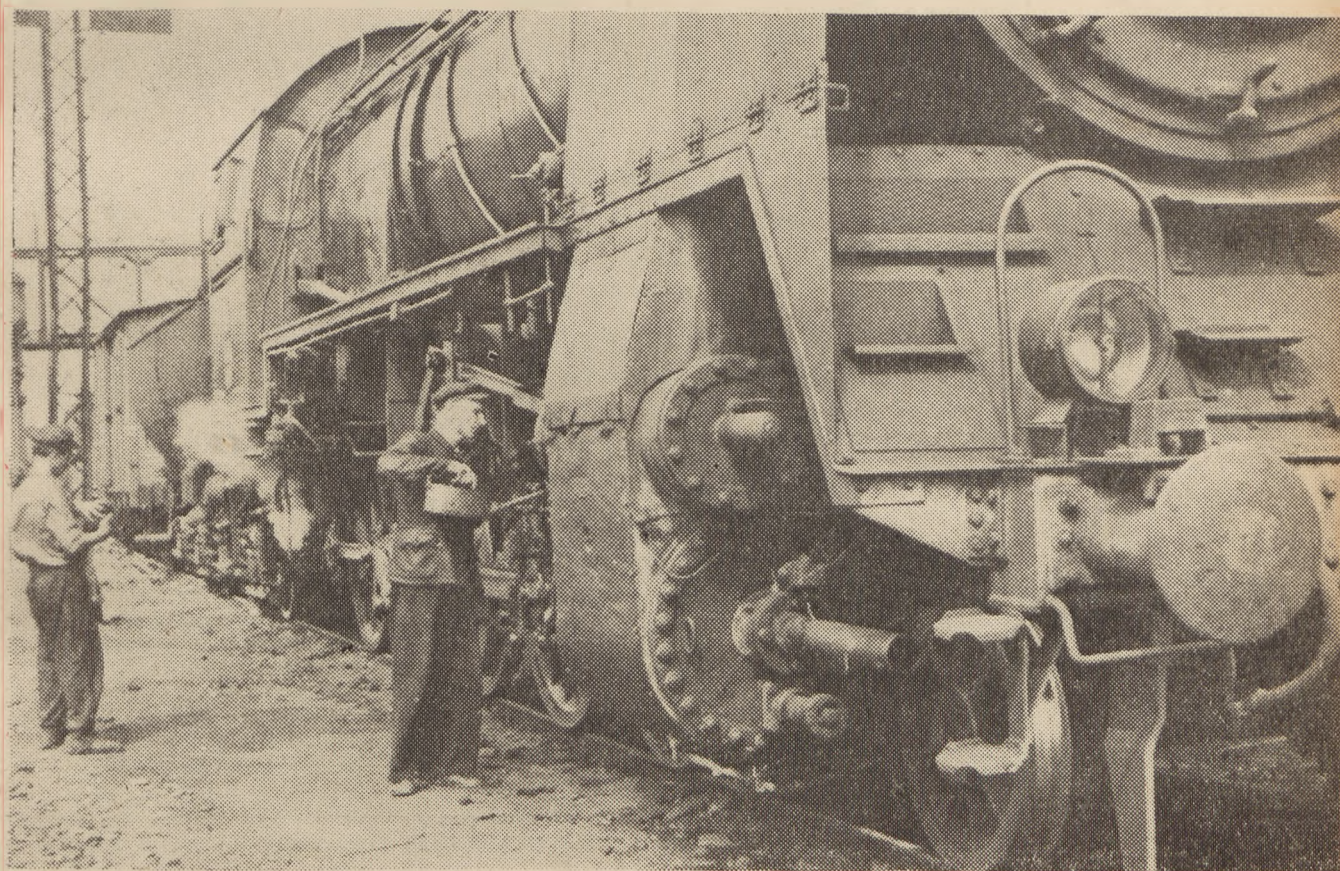


TRANSPORT

**MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY
EKONOMICIE TRANSPORTU**



ROK VII WARSZAWA LISTOPAD 1955

Nr 11

S P I S T R E Ś C I

	Str.
H. MUELLER — Rezerwy siły roboczej przy pracach ładunkowych	321
B. GAJDA — Praca stacji kolejowej i bocznic (cz. I)	324
E. LISSOWSKA — Sprawa wskaźników złożonych	329
Zdz. BIELECKI — Stan nawierzchni drogowych, a eksploatacja samochodów	331
K. PLUTYNSKI — Paletyzacja w transporcie lądowym i morskim	335

TRANSPORTOWCY PISZA

A. SZNAJDER — Stosowanie marszrutyzacji nadawczej	338
J. BUJNIEWICZ — O centralizację przewozów	340

DZIAŁ INFORMACYJNY

— Zapewnienie wykonania przewozów jesiennych kolejami normalnotorowymi	341
— Normy eksploatacyjne i instrukcje o przewozie ładunków w transporcie samochodowym	342
— Odległości dozwolonego przewozu w transporcie samochodowym	343
— Przepisy o używaniu niektórych pojazdów samochodowych	343
— Normy przebiegu opon i gospodarka ogumieniem	344
— Zmiany w sprawozdawczości z transportu samochodowego	344
— Stawki za przejazdy służbowe własnymi pojazdami samochodowymi	345
— Opłaty za przejazdy niesłużbowe samochodami gospodarki społecznej	345
— Przygotowanie samochodów do eksploatacji zimowej	346
— Obowiązek dostarczania samochodów dla służby zdrowia	346
— Weryfikacja przebiegu pojazdów przy rozliczeniu kierowców	346
— Organizacja regularnego przewozu przesyłek w komunikacji autobusowej PKS	346
— Ustalenie wielkości usług w transporcie konnym	347
— Opłaty od środków transportowych i rowerów	348
— Bazy sprzętowo-transportowe budowlanych przedsiębiorstw powiatowych	348
— Terenowe komisje planowania gospodarczego	348
TARYFY I ZARZĄDZENIA	349

NOTATKI

— Nowy węgierski autobus	349
------------------------------------	-----

KRONIKA

J. M. — Krytyczne uwagi o współpracy między instytutami transportu	350
— Dlaczego Warszawskie Przedsiębiorstwo Skupu Surowców Włókien i Skór. przetrzymuje opony wagonowe	350
— W przemyśle cukrowniczym też obowiązuje racjonalizacja przewozów	350

CO CZYTAĆ

A. ROSTOCKI — Recenzja książki — Planowanie w zakładach naprawy samochodów i stacjach obsługi	
---	--

(III str. okładki)

Z PRASY FACHOWEJ

(IV str. okładki)

Właściwa konserwacja taboru kolejowego zapewnia sprawne wykonanie przewozów. Utrzymanie w należytym stanie parowozów ma szczególne znaczenie w okresie natężonych przewozów jesiennych i w okresie zimowym. Dzięki osiągnięciom przodujących załóg parowozowych (patrz zdjęcie na I str. okładki) dobowy przebieg parowozów ulega stałej poprawie.

Zdjęcia na stronie 321 przedstawiają przodowników pracy w transporcie. Z lewej strony — starszy nastawiacz Mieczysław Bziuk dopomógł manewrowym swojej zmiany w przetoczeniu 30.000 wagonów bez awarii. Z prawej Wawrzyn Turla, starszy ustawiacz stacji Leszno, za wyniki swojej pracy odznaczony został Sztandarem Pracy I i II klasy.

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 123. Zam. 2394 B-6-125355



TRANSPORT

MIESIĘCZNIK



Rok VII

Warszawa, listopad 1955 r.

Nr 11

H. MUELLER (Warszawa)

Rezerwy siły roboczej przy pracach ładunkowych

OD REDAKCJI

Zagadnienie właściwego wykorzystania siły roboczej zarysowuje się bardzo ostro na odcinku prac ładunkowych, związanych ściśle z transportem. Zagadnienie to wymaga wyraźnego określenia linii postępowania i konsekwentnego jej realizowania w planie pięcioletnim. Zamieszczając poniższy artykuł, Redakcja „Transportu” inicjuje dyskusję na ten temat, która w efekcie pomoże do rozwiązania tej ważnej, dla naszej gospodarki, sprawy.

Sytuacja w zakresie zatrudnienia, w okresie zbliżającego się pięciolecia wykazuje, że w tym czasie mogą wystąpić poważniejsze trudności w wyrównaniu bilansu siły roboczej. W latach 1955 r. — 1959 następuje przejściowy spadek rocznego przyrostu ludności w wieku zdolności do pracy, przede wszystkim dlatego, że osiągają ten wiek roczniki wojenne. Zmniejszenie jest bardzo znaczne, ponieważ wynosi około 50%, tj. około 75 tys. osób rocznie. Planowany przyrost zatrudnienia poza rolnictwem w 1955 r. wynosi 217 tys. osób, podczas gdy przyrost ludności w wieku zdolności do pracy wynosi tylko około 50 tys. Niedobór ten splota się także z niedoborem rąk do pracy na pewnych terenach, również w rolnictwie.

Plan 6-letni zakładał niezwykle szybki wzrost zatrudnienia wyrażający się liczbą 2100 tys. osób poza rolnictwem, tj. około 350 tys. osób rocznie. W końcu Planu 6-letniego zatrudnienie poza rolnictwem miało osiągnąć 5700 tys. osób, tj. 21,2% ogółu ludności. Faktycznie przyrost zatrudnienia osiągnął już w roku 1954 planowane wskaźniki. W końcu roku 1954 zatrudnienie w całej gospodarce społecznej wynosiło około 6270 tysięcy osób, w tym około 6 milionów poza rolnictwem*).

Uchwały II Zjazdu wskazują na konieczność ograniczenia dotychczasowego, burzliwego wzrostu zatrudnienia poza rolnictwem. Wzrost zatrudnienia poza rolnictwem powinien odbywać się zasadniczo w ramach przyrostu i lepszego wykorzystania rezerw miejskich. Zwiększenie wydajności pracy dokonane w oparciu o postęp techniczny i lepszą organizację produkcji oraz likwidację wciąż jeszcze istniejących przyrostów w zatrudnieniu powinno przede wszystkim uruchomić rezerwy, które pozwolą przełamać trudności, wynikające z przejściowego zmniejszenia przyrostu ludności w wieku zdolności do pracy.

Do jednej z najbardziej pracochłonnych dziedzin w zakresie zatrudnienia siły roboczej należą prace ładunkowe w transporcie. Mechanizacja tych prac oraz właściwa organizacja zatrudnienia siły roboczej pozwoli na zwolnienie dużej ilości ludzi od ciężkich pra-

cochłonnych robót oraz stworzy możliwości skierowania uzyskanych rezerw siły roboczej do innych dziedzin pracy.

Analiza zatrudnienia w różnych przemysłach wykazuje, że np. w przemyśle węglowym 26% robotników pracuje przy urobku, a reszta przy transporcie dołowym, nadziemnym i robotach pomocniczych; w budownictwie 50—75% robotników pracuje przy transporcie, w przemyśle metalowym 25—35%, w odlewnictwie 20—80%, w eksploatacji lasów 50—70%. Ilości mas transportowanych w zakładach przemysłowych są również duże w stosunku do ilości gotowego wyrobu. W hutnictwie ilość (wagowo) dowożonych materiałów jest czterokrotnie większa od ilości gotowych wyrobów, przerzut zaś materiałów w toku produkcji dochodzi do 60 ton na 1 tonę gotowego wytworu. W odlewniach na 1 tonę odlewów przenosi się w różnych fazach produkcji około 160 ton materiałów**).

Z danych tych można wnioskować o wielkości rezerw, które należy wydobyć zmniejszając pracochłonność robót w transporcie. Drogi zmniejszenia pracochłonności robót to przede wszystkim mechanizacja prac ładunkowych oraz właściwa organizacja zatrudnienia sił roboczych w tej dziedzinie.

W zakresie zagadnień mechanizacji obok całej dziedziny transportu wewnętrznego zasadnicze znaczenie ma mechanizacja przeładunku w portach, jako miejscach styku transportu kolejowego i morskiego lub rzeczno-kolejowego oraz na stacjach kolejowych, jako miejscach styku transportu kolejowego i drogowego, a także, i to w stopniu największym, w miejscach załadunku i wyładunku z wagonów i samochodów w wielkich zakładach przemysłowych i na wielkich placach składowych.

Szczególną uwagę, w naszych warunkach, należy zwrócić na niedostatecznie zmechanizowany przeładunek na stacjach kolejowych, a także na zmechanizowanie procesów przeładunkowych na składach i w zakładach przemysłowych, przy zwróceniu także uwagi na fakt, że pełne efekty mechanizacji przeładunku można uzyskać przez zastosowanie przy przewozie pojemników (kontenerów), co likwiduje do minimum udział siły roboczej w procesach przeładunkowych.

Podstawowym instrumentem dla uruchomienia rezerw jest dokonanie inwestycji na stacjach kolejowych, magazynach i składowiskach w kierunku zmechanizowania urządzeń przeładunkowych, a także wprowadzenia małej mechanizacji oraz budowy odpowiednich ramp i dojazdów.

Stosowanie dla prac magazynowych i przeładunkowych wózków wysokiego i niskiego podnoszenia, sztaplerek, dźwigów samochodowych, suwnic, żurawi,

*) W. Daszkiewicz — „Nowe Drogi” nr 6, 1955 r.

**) „Urządzenie do transportu bliskiego” J. Brach, E. Chojnacki, A. Wójcikowski PWT. W-wa 1954.

transporterów, ślizgów i innych urządzeń właściwych dla specyfiki pracy poszczególnych miejsc i rodzajów przeładunku pozwala na znaczne zmniejszenie zatrudnienia przy przeładunkach.

Charakterystyka i wydajność tych urządzeń jest, rzecz oczywista, uzależniona od rodzaju prac. Np. wciągarki mechaniczne przy załadunku drewna długiego zmniejszają zatrudnienie w ekipach załadunkowych o 25%, w budownictwie zastosowanie koparki chwytakowej może zastąpić siłę roboczą 25 ludzi, przy przeładunku skrzyń zastosowanie transporterów klepkowych, a przy przeładunku węgla transporterów czerpakowych zmniejsza mniej więcej w tym samym stosunku pracochłonność robót. Istotną także rzeczą dla racjonalizowania prac przeładunkowych jest, oprócz upowszechnienia stosowania kontenerów i samochodów o zamkniętym nadwoziu (0,5—0,75 ton nośności), wprowadzenie do przewozów w szerokim zakresie samochodów specjalnych tego typu jak np. wywrotki i samochody z urządzeniami kranowymi, cementowozów, do których cement jest ładowany luzem w cementowniach lub silosach i dostarczany bezpośrednio do betoniarek na plac budowy itd.

Drugim źródłem rezerw — poza mechanizacją — jest prawidłowa organizacja zatrudnienia siły roboczej przy załadunku i wyładunku. Źródło to jest szczególnie warte badania, gdyż uruchomienie tych rezerw nie wymaga nakładów inwestycyjnych — jak to ma miejsce przy mechanizacji. Szczegółowa analiza sytuacji na tym odcinku pozwoli na wyodrębnienie zagadnień, których rozwiązanie wskaże drogi do likwidacji marnotrawstwa siły roboczej, występującego dotychczas w znacznym rozmiarze na styku pracy aparatu zaopatrzenia z transportem.

Jeżeli przyjmiemy ogólną ilość godzin pracy przy przeładunku za 100%, to można przyjąć orientacyjnie, że przy wykonaniu zleceń klientów tylko 30% przypada na pracę przeładunkową, 30% na postoje w oczekiwaniu na załadunek i wyładunek oraz przejazdy ekip roboczych wraz ze środkami transportowymi, a pozostałe 40% przypada na czynności pomocnicze, jak workowanie, ważenie, segregacja towarów, kompletowanie drobniczy w magazynach do dystrybucji, wysokie spiętrzanie i rozpiętrzanie, przepychanie wagonów, oczyszczanie wagonów, roznoszenie zawiadomień kolejowych, dalekie odnoszenie towarów, dalekie odsypywanie węgla, koksu i innych ładunków masowych, opróżnianie wagonów cystern z olejów, smarów, smoły do beczek itp.

Orientując się już co do rozmiaru zagadnienia, postaramy się wyłonić te formy prac ładunkowych, które decydują o pracochłonności robót i wielkości rezerw w nich ukrytych.

Przed wszystkim należy rozpatrzyć organizację zatrudnienia siły roboczej przy nadaniu i odbiorze ładunków na torach ogólnych.

Dla nadania i odbioru ładunków na torach ogólnoladunkowych w przeważającej ilości przypadków zakłady pracy wysyłają własne ekipy ładowaczy. W niewielkiej części natomiast zawierają umowy na te prace z Kolejowym Przedsiębiorstwem Robót Ładunkowych, Państwową Komunikacją Samochodową oraz z Krajowym Związkiem Spółdzielni Transportu. Większe zakłady utrzymują na ogół dla tego celu stałe brygady robocze, niejednokrotnie pracujące w powiązaniu z pojazdem mechanicznym. W mniejszych zakładach wykonywują prace przeładunkowe zespoły robotnicze, tworzone z konieczności spośród robotników zatrudnionych w różnych działach pracy, lub robotników angażowanych dozwyczajowo.

Stosunkowo mało rozwiniętą dotychczas formą jest posługiwanie się ekipami ładowaczy branżowych baz transportowych.

Zakłady pracy na ogół niechętnie korzystają z usług obcych sił przeładunkowych, po części z powodu wysokich stawek pobieranych przez przedsiębiorstwa trudniące się przeładunkiem. Główną jednak przyczyną

jest dotychczasowe uchylanie się przedsiębiorstw przeładunkowych od odpowiedzialności za terminowy wyładunek wagonów, a zatem od płacenia kar pobieranych przez kolej za przetrzymywanie wagonów.

Załadunek i wyładunek na torach ogólnoladunkowych odbywa się zatem drogą przerzutu ładowaczy stałych i dorywczych z zakładu pracy i z powrotem, co pochłania dużo czasu na same dojazdy.

Ekipy ładowaczy najróżnorodniejszych zakładów pracy oczekują niejednokrotnie bezczynnie na rozpoczęcie wyładunku z przyczyn, na które zakład pracy nie ma możliwości bezpośredniego wpływu.

Przyczyny te są następujące:

1) brak awizacji przez nadawców o wysyłce ładunków oraz brak obowiązkowej tzw. przedawizacji ze strony PKP,

2) krótki okres czasu pomiędzy otrzymaniem awizacji od PKP, a rozpoczęciem biegu czasu ustalonego na wyładunek,

3) nieregularne dwu i trzykrotne podstawianie przez kolej wagonów w ciągu dnia w dowolnych godzinach,

4) wahania w ilościach masy ładunkowej z przybycia, spowodowane: a) nieprawidłowym ustawieniem harmonogramów dostaw albo niewykonywaniem harmonogramów ustalonych prawidłowo b) kumulowaniem wagonów przez kolej na stacjach przejściowych i w następstwie podstawianie dużych ilości opóźnionych wagonów do rozładunku;

5) nieprawidłowe opracowywanie planów zagospodarowania placów i magazynów, co powoduje trudności w przyjmowaniu dostaw w czasie największego ich nasilenia,

6) niewłaściwe spiętrzanie dostaw na torach ogólnoladunkowych z powodu braku bocznic, posiadających odpowiednią ilość torów, dla skierowywania materiału bezpośrednio na miejsce budowy lub na centralną bazę materiałową, skąd materiały masowe można dostarczać sukcesywnie przy pomocy kolejek budowlanych, ciągników z przyczepami czy też samochodów, co ogranicza potrzeby zbytecznych przerzutów materiałowych, a tym samym ogranicza ilość przeładunku.

Zainteresowanie PKP prawidłową organizacją frontów załadunkowych oraz mechanizacją procesów przeładunkowych na stacjach kolejowych, a także zagadnieniem likwidacji marnotrawstwa siły roboczej, występującego masowo z przyczyn powyżej podanych przy wysyłaniu na tory ogólnoladunkowe własnych ekip ładowaczy upoważnia do stwierdzenia potrzeby rozwoju na wszystkich większych stacjach działalności Kolejowego Przedsiębiorstwa Robót Przeładunkowych, odpowiedzialnego wobec PKP za terminowy rozładunek wagonów.

Powiązanie KPRL z transportem towarów do odbiorców mogłoby być dokonane w ramach obowiązkowych umów zawartych przez KPRL z transportem własnym zakładów pracy lub branżowymi bazami transportowymi względnie z PKS-em. W umowach tych powinny być oznaczone wysokie kary konwencjonalne za niedostarczenie pojazdu na wyznaczony termin oraz za przetrzymywanie pojazdu w oczekiwaniu na załadunek lub wyładunek. Kwestia rozgraniczenia odpowiedzialności za uszkodzenie lub ubytek towaru w czasie dowozu do odbiorcy powinna być też dokładnie określona w oparciu o doświadczenia istniejące w ZSRR w zakresie tzw. samochodowych przewozów scentralizowanych z tym, że w okresie przejściowym zakłady pracy mogłyby utrzymywać — szczególnie dla towarów wartościowych — funkcje konwojenta — ekspedienta, przy czym w dalszym rozwoju wartoby się zastanowić nad stworzeniem zainteresowania kierowcy przejęciem tego rodzaju funkcji. Na mniejszych stacjach zamiast KPRL działałyby lokalne spółdzielnie przeładunkowe, opierające się na zasadach tych samych co KPRL, z tym, że w razie braku dostatecznego zatrudnienia na stacji, tak zresztą jak i KPRL, obsługiwałyby także prace ładun-

kowe poza stacją kolejową, w granicach danego miasta czy rejonu.

Rozwiązując z kolei zagadnienie organizacji zatrudnienia przy pracach ładunkowych na bocznicach zakładów pracy oraz składowisk, należy podkreślić konieczność dalszego dobrojenia technicznego bocznic, rozszerzania frontów roboczych, usprawniania gospodarki magazynowej, regulacji dostaw w oparciu o system umów generalnych, określających maksymalne wielkości nadania i przerwy między kolejnymi nadawaniami, oraz zmniejszenie spiętrzenia dostaw, powodowanego kumulacją wagonów przez PKP. Tę rolę rodzaju usprawnienia dadzą możliwości utrzymania na właściwym poziomie liczebności własnych brygad ładunkowych zakładów pracy oraz stworzą możliwość likwidacji posiadanych rezerw, niejednokrotnie jeszcze obecnie koniecznych dla pokrycia szczytowych nasileń. W sporadycznych przypadkach pomocniczą rolę przy rozładunku na bocznicach powinny spełniać KPRL i spółdzielnie przeładunkowe, dostarczając brakującą ilość siły roboczej.

W obecnym stanie organizacji przedsiębiorstw przeładunkowych utrzymywanie przez zakłady pracy we właściwych rozmiarach własnych ekip ładunkowych na bocznicach jest jedynie słuszne. Realizacja usprawnienia dostaw — omówiona powyżej — może jednak spowodować wydatne obniżenie liczebności brygad przeładunkowych zakładów pracy i wpłynąć poważnie na obniżenie kosztów własnych produkcji oraz przekazywanie nadwyżek siły roboczej do innych dziedzin pracy.

Jako trzecie z kolei występuje zagadnienie obsługi przeładunków, przy przewozach samochodowych, dokonywanych bezpośrednio od dostawcy do odbiorcy.

W obecnym stanie rzeczy zatrudniane są przeważnie przy załadunku i wyładunku ekipy robocze odbiorcy towaru, który wysyłają samochodem do miejsca wydania towaru (niejednokrotnie położonego w innym mieście) i które po załadunku wracają tymże samym samochodem na miejsce rozładunku. W przypadku udzielenia zlecenia na odbiór towaru PKS-owi lub KZST ma miejsce podobna operacja, z tym, że ekipy ładunkowe dają przeważnie przewoźnik. To samo się dzieje, gdy przewozy tzw. „spedycyjne” wykonują branżowe bazy transportowe.

Rzecz oczywista, że tego rodzaju przejazdy ekip roboczych stanowią marnotrawstwo sił roboczych, sięgające do niezwykłych rozmiarów. Gdyby zadać sobie trud obliczenia, ile samochodów dziennie jest wysyłanych po towar oraz ile godzin ekipa złożona zwykle z 3 — 4 ładowaczy jedzie po towar, oczekuje na swoją kolejkę (np. gazy techniczne, cegła itp.), a po załadunku wraca z towarem — to rezultat straconych zbyt znacznie roboczogodzin wykazałby ogromne rezerwy, które można uruchomić w sposób zasadniczo prosty, a mianowicie, wprowadzając na terenie całego kraju, jako bezwzględnie obowiązującą zasadę załadunku towaru siłą roboczą wydającego towar. W dalszym rozwoju można by przejść na powszechnie już stosowane w ZSRR warunki dostawy franco skład odbiorcy, która to forma nosi nazwę „dostawy lub przewozów samochodowych scentralizowanych”. Przejście na tę formę dostawy wymaga albo zorganizowania transportu resortowego dostawcy, albo dalszego usprawnienia pracy samochodowych przewoźników publicznych, którzy kontraktowani do tego rodzaju przewozów zobowiązani byłiby do terminowego i regularnego podstawiania pojazdów mechanicznych — właściwie przygotowanych do eksploatacji. Poza tym wymagałoby to zabezpieczenia dla magazynów dostawców odpowiednich sił roboczych dla załadunku pojazdów odbierających towary. Istotne znaczenie miałyby także wprowadzenie regulaminu plac dla kierowców samochodowych, który by zainteresował ich w skróceniu czasu postoju pod załadunkiem i wyładunkiem oraz w dowiezieniu towaru bez ubytku i uszkodzeń na miejsce odbioru.

Korzyści, które wynikają z „przewozów samochodowych scentralizowanych” są oczywiste, a poza tym ma-

ją precedens w warunkach dostawy przy użyciu transportu kolejowego, gdzie nadawca jest obowiązany załadować go i wysłać towar do odbiorcy na warunkach franco stacją lub bocznicą odbiorcy. Obecnie, kiedy warunki dostawy kolejną są franco odbiorcy, a przy odbiorze samochodem loco dostawcy — odbiorcy uciekają od transportu samochodowego w przewozach nawet na krótkie odległości, gdyż dostawa kolejną nie ich nie kosztuje, a za przewóz samochodem muszą dodatkowo płacić lub wysłać swój pojazd wraz z ekipą do załadunku. Powoduje to, rzecz oczywista, marnotrawienie siły roboczej, a poza tym dodatkowe straty dla gospodarki, obciążając kolej nieracjonalnymi i kosztownymi przewozami na krótkie odległości.

Wprowadzenie zasady, że załadunek odbywa się staniem i środkami dostawcy, a wyładunek ma być dokonywany środkami odbiorcy, da już w pierwszym etapie duże wyniki w zakresie uruchomienia rezerw sił roboczych.

Jeszcze jednym istotnym warunkiem wygospodarowania rezerw w zatrudnieniu siły roboczej przy pracach ładunkowych jest sprawa uregulowania plac ładowaczy oraz opłat pobieranych przez przedsiębiorstwa przeładunkowe.

Sprawa ujednolicenia plac ładowaczy zatrudnionych w zakładach pracy i przedsiębiorstwach przeładunkowych ma podstawowe znaczenie dla zmniejszenia płynności zatrudnienia. Pozwala to na specjalizowanie robotników w poszczególnych rodzajach przeładunku. Polityka plac, zapewniająca nabór odpowiednich sił roboczych oraz wpływająca poprzez zastosowanie systemu akordów progresywnych na zwiększenie wydajności pracy, w efekcie ostatecznym także uruchomi rezerwy w zatrudnieniu, a poza tym wpłynie dodatnio na wyniki rozrachunku gospodarczego przedsiębiorstw przeładunkowych. Jeżeli jednocześnie przyjmijemy za warunek konieczny obniżenie kosztów administracji ogólnej tych przedsiębiorstw, to droga ta doprowadzi łatwo do obniżenia stawek za roboty przeładunkowe do poziomu żądanego przez klientów.

Reasumując można stwierdzić, że dla uruchomienia rezerw w zatrudnieniu siły roboczej przy pracach za i wyładunkowych potrzebne jest rozważenie możliwości realizacji następujących zagadnień:

- 1) maksymalne zmechanizowanie prac przeładunkowych na stacjach kolejowych oraz na składach, placach i magazynach nadawców i odbiorców ładunków,
- 2) rozszerzenie działalności Kolejowego Przedsiębiorstwa Robót Ładunkowych na wszystkie stacje kolejowe o określonym minimum przeładunku przy ustaleniu następujących wytycznych: a) zastosowanie zasady wyłączności pracy, b) podniesienie wydajności prac przeładunkowych, c) obniżenie kosztów własnych wykonywania tych prac, d) obniżenie stawek liczonych klientom za przeładunek, e) obciążenie odpowiedzialnością KPRL za postojowe wagonów na torach ogólnoładunkowych, f) ustalenie zasad współpracy oraz podziału odpowiedzialności KPRL z samochodowymi przewoźnikami publicznymi oraz transportem resortowym w oparciu o stosowanie obustronnie kar umownych.
- 3) Zobowiązanie PKP do płacenia kar umownych w przypadkach nieplanowego i nieregularnego podstawienia wagonów oraz niestosowania przedawizacji.
- 4) Zobowiązanie dostawców do płacenia kar umownych za niezgodną z harmonogramem wysyłkę towarów.
- 5) Wprowadzenie centralizacji dostaw samochodowych, a w pierwszym rzędzie wprowadzenie obowiązku załadowywania pojazdów przez dostawcę, a wyładowywania przez odbiorcę oraz wprowadzenie zakazu wysyłania ekip ładowaczy po towar i z towarem.
- 6) Ujednolicenie plac ładowaczy oraz ustalenie systemu akordów progresywnych pracy i płacy ekip ładunkowych.

BRONISŁAW GAJDA (Warszawa)

Praca stacji kolejowej i bocznic (cz 1)

Na początku bieżącego roku Ministerstwo Kolei wydelegowało zespół pracowników resortu kolei dla zapoznania się w ZSRR z szeregiem ważnych osiągnięć kolei radzieckich dla wykorzystania tych doświadczeń w pracy eksploatacyjnej naszego transportu kolejowego. Jednym z zagadnień, stanowiących przedmiot zainteresowania zespołu, był jednolity proces technologiczny (JPT) pracy stacji kolejowej i punktów ładunkowych (bocznic przemysłowych). Przedstawiony tu przegląd zasadniczych spraw dotyczących tego procesu ilustruje stan aktualny zagadnienia w ZSRR oraz rozpatruje krytycznie w jaki sposób powinniśmy wykorzystać doświadczenia radzieckie.

Doniosłość prac nad JPT

Przekonywanie dzisiaj kogokolwiek o znaczeniu JPT byłoby dla większości transportowców wyważaniem otwartych drzwi. Nie od rzeczy jednak będzie przytoczenie danych co do olbrzymich efektów jakie przyniosło w ZSRR wprowadzenie JPT; tak na przykład tylko w zakresie skrócenia czasu pobytu wagonów na stacji oraz bocznic uzyskano w r. 1949 (pierwszy rok planowego wprowadzania procesów) oszczędność 4,9 mln wagonogodzin, a już w 1950 osiągnięto prawie 10 mln wagonogodzin. Inne efekty, jak np. zwiększenie rytmiczności pracy produkcji i pracy transportu są bardzo poważne i istotne.

Po raz pierwszy w ZSRR wprowadzono jednolite procesy w maju 1940 r. na stacjach Kalmius i Czumakowo kolei południowo-donieckiej; wprawdzie forma i treść wprowadzonego procesu była jeszcze niedoskonała, jednak były uwzględnione podstawowe założenia współpracy transportu kolejowego z przedsiębiorstwami produkcyjnymi; współpracę tę przedstawiał graficznie harmonogram, obejmujący wszelkie czynności związane z ruchem pociągów zdawczych i obróbką dokonywaną z wagonami podstawianymi na bocznicę. Bezpośrednim impulsem ustalenia JPT było socjalistyczne współzawodnictwo między kopalnią i stacją kolejową o terminowość obsługi stacji i bocznic czasu postoju wagonów na stacji i na bocznic. Pomyślne wyniki zachęciły do opracowania i wprowadzenia JPT dla obsługi bocznic w zagłębiu węglowym karagandzskim (st. Koraganda) oraz w zagłębiu kuznieckim (st. Usiały kolei tomskiej).

Efekty uzyskiwane w eksploatacji kopalń oraz kolei zwróciły uwagę naukowców pracujących w dziedzinie transportu, którzy zajęli się zagadnieniem uregulowania form oraz określenia najwłaściwszej metodologii ustalenia współpracy stacji kolejowej i bocznic przemysłowej. Badania były prowadzone przez akademika W. N. Obraczowa, który wspólnie z innymi współpracownikami napisał w 1944 r. pracę o podstawowym znaczeniu dla ustalenia istoty JPT, stanowiącą uogólnienie obserwowanych konkretnych doświadczeń w zakresie jednolitej technologii pracy kolei i bocznic przemysłowych. Planowe i zorganizowane opracowywanie i wprowadzenie JPT nastąpiło w 1949 r. W tym też roku Akademia Nauk ZSRR wydała pod redakcją Obraczowa nową pracę, posiadającą zasadnicze znaczenie dla określenia metodologii opracowania jednolitych procesów technologicznych. Prace naukowe w tym względzie po śmierci akademika Obraczowa w 1949 r. prowadzi Zakład Transportu Przemysłowego Wszechzwiązkowego Instytutu Naukowo-Badawczego Transportu Kolejowego; po trzyletnich studiach zagadnienia opublikowano w 1953 r. wytyczne dotyczące sposobu opracowywania JPT, uwzględniając doświadczenia uzyskane w dotychczasowym wprowadzaniu JPT w podstawowych gałęziach przemysłu, jak w górnictwie węglowym i hutnictwie oraz w przemyśle budowy maszyn, a także włączając do metodologii opracowania JPT szereg prac badawczych prowadzonych w terenie przez pracowników Instytutu.

Istota i zadania JPT

Jednolity proces technologiczny pracy stacji i bocznic określa najwłaściwszy sposób organizacji współpracy transportu i przemysłu, uzgadniający rytm pra-

cy przewozowej kolei z rytmem produkcyjnym obsługiwanych zakładów przemysłowych, celem JPT jest: zapewnienie wykonania państwowego planu przewozowego oraz wzmoczenie rytmiczności pracy przemysłu oraz kolei, przy optymalnym wykorzystaniu urządzeń stałych i taboru kolejowego, a w szczególności przyspieszenia obrotu wagonów oraz podniesieniu jakości obsługi transportowej zakładów przemysłowych.

Osiągnięcie nakreślonych zadań postawionych JPT uzyskuje się przez:

1) zorganizowanie rytmicznej pracy stacji kolejowej z bocznicą, uwzględniającej z jednej strony rytm oraz pożądaną równomierność produkcji, a z drugiej strony — obowiązujący wykres ruchu pociągów;

2) zapewnienie płynności, ciągłości i jak największej równowagi wykonywanych czynności podczas obróbki wagonów i składów pociągów;

3) optymalne wykorzystanie posiadanych środków technicznych, a w szczególności urządzeń mechanizacji prac ładunkowych;

4) objęcie marszrutyzacją możliwie jak największej ilości wagonów, a także ustalenie takiego wariantu marszrutyzacji, który zapewnia najlepszy obrót wagonów;

5) uzgodnienie trybu planowania i operatywnego kierowania pracą stacji kolejowej i bocznic przemysłowych; uzgodnienie to winno być oparte na informacji wzajemnej, dotyczącej przebiegu prowadzonych prac i uwzględnieniu potrzeby stosowania pomocy wzajemnej;

6) wdrożenie progresywnych norm pracy opartych na szerokim stosowaniu postępowych i przodujących metod pracy;

7) pełne zapewnienie zasad bezpieczeństwa ruchu oraz zabezpieczenie przewożonych ładunków i taboru kolejowego a także powiązanie JPT z pracą odcinka i oddziału eksploatacyjnego.

Praca stacji kolejowej i bocznic według JPT przedstawia sobą nowoczesną, socjalistyczną metodę opartą na jednolitym planie oraz socjalistycznej pomocy wzajemnej.

W ZSRR przyjmuje się za zasadę, że JPT należy opracować dla bocznic, która ma dobowy obrót ładunków odpowiadający ładowności 80 wagonów. Jeżeli na bocznicę dokonuje się podstawiania i zabierania wagonów dla współużytykujących bocznicę (za zgodą właściciela bocznic), wówczas udział współużytykujących jest ujęty w JPT. W tych przypadkach, gdy do określonej stacji włączonych jest kilka bocznic przemysłowych, wówczas opracowuje się kompleksowy jednolity proces technologiczny pracy stacji i wszystkich bocznic. Przebudowy lub korekty JPT dokonuje się w przypadku zmiany wyposażenia technicznego stacji czy bocznic, zmiany technologii ich pracy lub w razie takiej zmiany rozkładu jazdy, która wymaga ustalenia nowych terminów obsługi bocznic.

Przygotowanie materiałów wyjściowych

Dla opracowania JPT jest niezbędny następujący materiał wyjściowy:

a) wykres ruchu pociągów i plan zestawienia pociągów,

b) charakterystyka urządzeń technicznych, sposób ich wykorzystania zgodnie z regulaminem technicznym stacji oraz wielkość zdolności przepustowej i zdolności przetwórczej na stacji i bocznic,

c) dane o potokach ładunków i potokach wagonów, a więc rodzaj, ilość i miejsce wyładunku towarów przybywających z sieci kolejowej na bocznicę, podobnie dla towarów naładowywanych, potok wagonów próżnych — przyjmowanych i wyprowadzanych oraz przewóz ładunków w wagonach kolejowych na terenie zakładu przemysłowego (określony w tonnach według rodzajów ładunków) na nadchodzące półrocze wychodząc z

norm średniodobowych, uwzględniając zadania produkcyjne, konieczność stworzenia zapasów zimowych, okresową nierównomierność przybycia.

d) analizę dotychczas obejmującej organizacji pracy i realizacji norm postoju wagonów na stacji i bocznicach oraz wnioski poszczególnych wykonawców, dotyczące polepszenia organizacji współpracy stacji i bocznic.

Opracowanie projektu JPT

Układ treści JPT. Dokumentacja jednolitego procesu technologicznego obejmuje trzy zasadnicze części:

I — Wprowadzenie (uwagi ogólne, charakterystyka techniczno-eksploatacyjna, rozdział pracy pomiędzy stacją i bocznicą).

II — Technologia pracy charakteryzująca system organizacji naładunku, rozkład jazdy pociągów zdawczych, organizacja czynności przyjęcia i wyprawa, czyli oględziny techniczne oraz czynności przyjęciowo-zdawcze pociągów bocznicowych, organizacja czynności handlowych, czyli oględziny handlowe oraz czynności ładunkowe, organizacja prowadzenia ruchu pociągów oraz pracy manewrowej, jednolite wykresy pracy z poszczególnymi grupami wagonów i składów oraz dobowy plan graficzny (harmonogram) pracy stacji i bocznic.

III — Planowanie i kierowanie (dysponowanie) operatywną pracą stacji i bocznic, jak operatywne kierowanie pracą, planowanie pracy i analiza wykonanej pracy.

Do aktu JPT załączone bywają w postaci załączników: 1) karty instruktażowo-technologiczne dla pracowników zatrudnionych na stacji oraz na bocznicach na zasadniczych stanowiskach pracy; 2) obliczenia oraz obrachunki dotyczące JPT (potoki wagonów, normy technologiczne, ilość potrzebnych lokomotyw, normy ciężaru pociągów zdawczych, zdolność przetwórcza, obrót wagonu, korzyści płynące z opracowanego procesu, oszczędność wagonogodzin i stanu roboczego wagonów, zakres marszrutyzacji, oszczędność lokomotywo-godzin i przyspieszenie obrotu wagonów, zwiększenie równomierności pracy ładunkowej poszczególnych zmian; 3) wnioski organizacyjno-techniczne zmierzające do usprawnienia w przyszłości współpracy stacji i bocznic; 4) wnioski inwestycyjne podzielone na dwa etapy: pierwszej kolejności i drugiej kolejności — ze wskazaniem oczekiwanych korzyści ekonomicznych; 5) propozycje stosowania środków zapewniających nieprzerwaną, ciągłą pracę bocznic w okresie mrozów (walka ze śniegiem, pokonywanie trudności rozładunku zamarzających ładunków przez określenie stosowanych środków zaradczych jak mieszanie ładunków z wapnem niegaszonym, solą, chlorkiem wapna, odwadnianie ładunków, smarowanie mazutem, przekładanie słomą, trzcina, miazgą torfową, przegrodami z drewna, matami, przesypywanie grafitem, kredą itp.).

Charakterystyka techniczno-ekonomiczna stacji i bocznic. Po zgromadzeniu materiałów wstępnych przystępuje się do sporządzania przeglądu wyposażenia technicznego bocznic oraz stacji; przegląd ten w żadnym przypadku nie może być jedynie inwentaryzacją, lecz powinien być uzupełniony krytyczną analizą, która pozwoliłaby wykazać możliwości wydajniejszej eksploatacji tych urządzeń, możliwości zwiększenia ich zdolności, a także ustalić „wąskie przekroje” utrudniające wykonanie państwowego planu przewozów. Właśnie taka „inwentaryzacja analityczna” jest punktem wyjścia stawiania wniosków dotyczących np. zmiany typu lokomotyw manewrowych, zmiany lokalizacji dźwigów ładunkowych, zwiększenia frontu ładunkowego, wzmocnienia oświetlenia itp.

Charakterystyka techniczno-ekonomiczna powinna być sporządzana w sposób jak najbardziej obrazowy, a więc w postaci schematów które przedstawiają:

1) schemat układu grup torów stacji i bocznic z uwzględnieniem frontów załadunku i wyładunku (jako punktów) oraz uwidocznieniem odległości wzajemnych (co jest konieczne dla ogólnego zapoznania się z technologią pracy stacji i bocznic oraz m. in. obliczeń, dotyczących normowania pracy manewrowej i innych czynności technicznych i handlowych);

2) schemat układów torów stacji kolejowej ze szczególnym uwzględnieniem wydzielonych torów dla obsługi bocznic oraz uwidocznieniem rejonów pracy manewrowej;

3) schemat układu torów bocznic (stacji przemysłowej) ze szczególnym uwzględnieniem punktów ładunkowych oraz wskazaniem rejonów pracy manewrowej;

4) schemat poszczególnych rodzajów planowanych potoków ładunków, obejmujących nie tylko potoki ładunków przewożonych w wagonach kolejowych, ale także w wagonach właściciela bocznic, dokonywane po torach kolei normalnej szerokości. Opracowanie tego schematu posiada decydujące znaczenie dla prawidłowego ustalenia JPT. Wymaga zebrania w tablicy ukośnej danych dotyczących potoków ładunków i wagonów w ruchu wewnętrznym i zewnętrznym zakładu z podziałem według rodzajów ładunków oraz miejsc ładunkowych. Następnie analizy rzeczywistego przepływu potoków z przeszłości, danych określających normę ciężaru i długości pociągów zdawczych bocznicowych oraz pociągów przekazywanych wewnątrz bocznic, a także danych dotyczących określenia zdolności przepustowej stacji, bocznic i łączącego ich szlaku (toru).

Planowanie przepływu potoków powinno uwzględniać odrębne warunki pracy poszczególnych gałęzi przemysłu, zwracając np. szczególną uwagę w zakładach przemysłu węglowego na zwiększenia marszrutyzacji przez zmniejszenie ilości kierunków i kumulowanie odbiorców węgla, powiększenie frontów ładunkowych i mechanizacji załadunku, zastosowanie środków zapewniających równomierność pracy w ciągu doby; natomiast w zakładach przemysłu hutniczego bardzo istotne jest np. maksymalne wykorzystanie wagonów pod podwójne operacje.

5) Schemat obrotu dokumentów przewozowych.

6) Schemat połączeń telekomunikacyjnych dotyczących prowadzenia pracy operatywnej na stacji i bocznic.

Niezależnie od schematów w części I JPT powinna być podana — w formie nadzwyczaj skondensowanej — charakterystyka sposobów pracy oraz danych technicznych dotyczących mechanizmów służących do prac ładunkowych, składowania, ważenia itp. czynności handlowych.

Sposób ustalania norm pracy. W ZSRR, podobnie jak u nas, stosuje się przy opracowywaniu JPT normy czasu trwania czynności (operacji) określanych przez stosowanie metody: 1) obliczeń analitycznych, 2) chronometrażu. Szczegółowsze przedstawienie tych metod wykracza poza ramy artykułu, trzeba jednak tutaj przynajmniej wspomnieć, że w ZSRR w szerszym zakresie stosuje się obliczenia analityczne, dając im jako obliczeniom ścisłym, opartym na przesłankach naukowych, pierwszeństwo przed normami ustalonymi na podstawie chronometrażu. Jedynie w odniesieniu do prac i czynności bardzo złożonych lub wymagających stosowania żmudnych obliczeń korzysta się z chronometrażu.

W przypadku stosowania chronometrażu żąda się, aby nie polegał on jedynie na rejestrowaniu wykonywanej pracy obciążonej usterkami, lecz aby zawierał materiał umożliwiający krytyczną analizę stanu faktycznego i sformułowanie wniosków uzasadniających usunięcie czynności wykonywanych niewłaściwie lub czynności zbędnych.

Przedmiotem badań chronometrycznych może być jako jednostka pracy: wagon lub grupa wagonów próżnych nadeszłych do naładunku, wagon lub grupa wagonów ładownych nadeszłych do wyładunku, wagon lub grupa wagonów do podwójnej operacji, lub pociąg marszrutyzowany (może być różnicowany w zależności od lokalnych warunków — marszruta nadawcza, marszruta techniczna, skład ładowny, skład próżny, skład warsztatowy itp.).

W zasadzie, minimalna ilość wagonów podlegających obserwacji nie powinna być mniejsza, niż wielkość dobowego potoku każdego z rodzajów uwzględnianych ładunków, z tym jednak uzupełnieniem, że każdy element czasu powinien być zmierzony trzykrotnie. Dla uzyskania większej sprawności zamierzonych prac

chronometrażowych ustalić trzeba wprzód: a) najwłaściwszy sposób obróbki wagonów (co będzie jeszcze wskazane), b) zakres czynności podlegających chronometrowaniu, c) rodzaj ładunków i wagonów podlegających chronometrowaniu, d) ustalenie racjonalnego schematu ruchu wagonów, e) sporządzanie planu pomiarów chronometrażowych, f) ułożenie i powielenie kartek pomiarów chronometrażowych, g) utworzenie zespołów chronometrażowych. Ustalenie ilości potrzebnych chronometrażystów zależy od warunków miejscowych; w warunkach radzieckich przestrzega się jednak zasady, że chronometraż wykonują dwaj pracownicy — przedsiębiorstwa i kolei. Normy niektórych elementów czynności przyjmuje się w wysokości ustalonych dla analogicznych czynności w obowiązujących normach radzieckiego Ministerstwa Komunikacji. W każdym przypadku (a więc również i wtedy, gdy stosujemy częściowo obliczenia analityczne) pomiarami chronometrażowymi należy objąć wszystkie elementy składowe pełnego cyklu obrotu wagonów, czyli od chwili przybycia ich na stację, poprzez pobyt ich na bocznicach, aż do chwili wyprowadzenia ich ze stacji w drogę. Taka kontrola chronometrażowa oraz zapoznanie się z osiągnięciami przodujących zmian pozwala ustalić średnie normy progresywne na poszczególne czynności lub grupę czynności w zakresie operacji obróbkowych wagonów i pociągów; tak ustalone normy stanowią nie tylko podstawę sporządzania JPT, ale także stanowią podstawę rewizji umowy bocznicowej.

Obliczenie średniej normy progresywnej dla współpracy bocznic z stacją powinno być przez nas zastosowane w całej rozciągłości; stąd też uważamy, że będzie pożyteczne bliżej się z nimi zapoznać. Ustalony w ZSRR na podstawie chronometrażu czas trwania operacji (wykonywania czynności) koryguje się przez wyłączenie: a) operacji wymagających długiego czasu z powodu nieprawidłowej organizacji pracy, b) operacji, które można wykonać równolegle z innymi, c) operacji niecelowych, d) operacji, na których wykonanie potrzebny jest czas dłuższy niż norma ustanowiona w „Ustawie o kolejach żelaznych“, lub w obowiązujących przepisach.

Otrzymane z chronometrażu normy średnie porównuje się z pracą przodowników lub najlepszych zmian, a jeżeli z porównania wynikną nieznaczne różnice, wówczas czas krótszy przyjmuje się za normę. Jeżeli natomiast różnice są znaczne, wtedy wyśrodkowuje się normę pomiędzy wielkością uzyskaną z chronometrażu a uzyskiwaną przez przodujących pracowników (zespoły), ustalając w ten sposób średnią normę progresywną.

Ustalenie optymalnej technologii przy pracy ładunkowej bocznic. Organizacja naładunku marszrut powinna wskazywać jak należy w warunkach miejscowych sporządzać miesięczny plan kalendarzowy naładunku marszrut nadawczych, porządek zestawiania marszrut (ilość, norma ciężaru i długości, sposób ich organizacji, ilość punktów ładunkowych uczestniczących w naładunku, oraz ilość wagonów podstawionych na poszczególne punkty ładunkowe), normy postoju marszrut (grup marszrutowych) pod naładunkiem, porządek (kolejność) podstawiania wagonów próżnych pod zmarszrutyzowany naładunek.

Sprawą ogromnej doniosłości jest określenie najwłaściwszej ilości punktów biorących udział w naładunku marszrut oraz wskazanie słusznego ekonomicznie podziału wagonów próżnych między tymi punktami dla uzyskania marszrut po zakończeniu naładunku; wyodrębnić tu trzeba dwa zasadnicze przypadki:

a) wtedy, gdy cały załadunek punktów ładunkowych podlega marszrutyzacji — wówczas wagony próżne rozdziela się proporcjonalnie do planu załadunku. Założmy, że na trzech punktach ładuje się: I — 50, II — 100, III — 150 wagonów dobowo, a na skład pociągu trzeba 60 wagonów m. Dobowy załadunek marszrutyzowany wynosi $50 + 100 + 150 = 300$ wag dobowo; z każdego składu próżnego trzeba podawać na I punkt:

$$\frac{50}{300} \times 60 = 10 \text{ wag.}, \text{ na II punkt: } \frac{100}{300} \times 60 = 20 \text{ wag.},$$

$$\text{zaś na punkt III } \frac{150}{300} \times 60 = 30 \text{ wagonów.}$$

b) marszrutyzacji podlega tylko część naładunku, wówczas celowy jest rozdział wagonów próżnych między punkty naładunkowe w ilościach odwrotnie proporcjonalnych do wielkości czasu ($t_1, t_2, t_3 \dots t_n$), zużywanego na naładunek jednego wagonu na każdym z poszczególnych punktów ładunkowych. Wykorzystując sposób zastosowany po raz pierwszy przez F. Brenko naczelnika działu transportowo-ładunkowego kombinatu „Karagandaugol“, oblicza się czas naładunku każdej części (t_{cz}), który określa się jako:

$$t_{cz} = \frac{m}{\frac{1}{t_1} + \frac{1}{t_2} + \frac{1}{t_3} + \dots + \frac{1}{t_n}} \quad [\text{min}]$$

Założmy, że ze wskazanej w punkcie poprzednim ilości 300 wagonów dobowego załadunku tylko 40% ($300 \times 0,4 = 120$ wag.) może być zmarszrutyzowana. Na załadunek jednego wagonu zużywa się na punkcie I — 16 min, II — 12 min, III — 6 min; optymalny czas załadunku pociągu marszrutyzowanego wyniesie w tych warunkach:

$$t_{cz} = \frac{60}{\frac{1}{16} + \frac{1}{12} + \frac{1}{6}} = \frac{60 \cdot 48}{15} = 192 \text{ [min skład]}$$

Wynika więc że z każdego składu próżnego należy każdorazowo podawać na punkt I: $\frac{192}{16} = 12$ wag., na

punkt II: $\frac{192}{12} = 16$ wag., zaś na punkt III: $\frac{192}{6} = 32$

wagonów. Oznacza to teoretyczną możliwość załadunku dwóch pociągów zmarszrutyzowanych w okresie $192 \times 2 = 384$ min. Jest to jednocześnie minimum czasu potrzebnego na załadunek tych dwóch marszrut, przy założeniu, że tylko część załadunku podlega marszrutyzacji.

Ustalony plan marszrutyzowanego naładunku powinien uwzględniać nie tylko czas naładunku jednego wagonu, ale także ustalony plan załadunku, sortyment produktów (węgiel, stali, surówki) długości frontów ładunkowych i pojemności składów oraz bunkrów węglowych.

Określenie najwłaściwszego przydziału punktów, uczestniczących w organizowaniu pociągu marszrutowego, sporządza się na podstawie przeliczenia kilku wariantów grupowania punktów ładunkowych, posługując się podobnym do przytoczonego obliczenia, zestawia się obliczenia w postaci tablicy, w której uwzględnia się nie tylko czas naładunku jednego wagonu, ale także czas na podstawienie wagonów, pojemność składu (bunkra), wielkość godzinowej produkcji dostarczanej na skład (bunkier); wybiera się wariant, który pozwala uzyskać najmniejszy postój wagonów.

Skrócenie postoju wagonów przy zmarszrutyzowanym naładunku uzyskuje się przez podstawianie wagonów grupami (wniosek dyspozytora Kostyko — laureata nagrody Stalinowskiej) w tych przypadkach, gdy istnieje możliwość doprowadzania grupami wagonów próżnych na stację lub można uzyskać takie grupy wagonów z pod wyladunku na danej stacji (lub innej bocznic).

Podstawianie wagonów pod naładunek marszrut podstawianej pod bunkier powinno być wykonane w dwóch częściach podstawionych w momencie całkowitego zapelnienia bunkra z tym, że pierwsza odpowiada różnicy całkowitego ciężaru marszrut i ciężaru stanowiącego pełną pojemność bunkra, zaś druga odpowiada ciężarowi ładunku stanowiącego całkowitą pojemność bunkra. Jeśli np. ciężar marszrut

wynosi 1700 tonn, pojemność bunkra 1100 tonn, załadunek statyczny wagonu 23 tonn, to w pierwszej grupie

$$1700 - 1100$$

pie trzeba podstawić wagonów $\frac{1700 - 1100}{23} = 26$ wag.,

$$23$$

zaś w drugiej grupie $\frac{1100}{23} = 48$ wagonów, a czas postoju

$$23$$

wagonów na bocznicę będzie najmniejszy.

Organizacja podstawiania i zabierania wagonów z bocznic w JPT powinna określić:

a) czylii lokomotywami obsługuje się pociągi zdawcze między stacją i bocznicą. W ZSRR z zasady pociągi zdawcze prowadzą lokomotywy zakładu przemysłowego z wyjątkiem takich przypadków, gdy dokonywanie czynności zdawczo-odbiorczych odbywa się na bocznicę lub moc lokomotyw bocznicowych jest niedostateczna dla przewiezienia marszrut oraz w razie jazdy pociągów na bocznicę lub z bocznic bez zatrzymania na stacji kolejowej; w szczególnych przypadkach obsługi bocznic dokonuje się lokomotywami kolej.

b) Sposób podstawiania i zabierania wagonów. Jako zasadę przyjmuje się, że przy dobowej pracy załadunkowej powyżej 70 wagonów/dobę obsługa bocznic musi się odbywać według rozkładu jazdy. W pozostałych przypadkach, zależnie od stałości pociągów oraz regularności ruchu, obsługa odbywa się w określonych odstępach czasu lub operatywnie, poprzedzona zawiadomieniem klienta o zamierzonej obsłudze. Coraz większy nacisk kładzie się w ZSRR na powiązanie wykresu ruchu pociągów z obsługą bocznic. (Rys. 1).

c) Najwłaściwszą wielkość składów pociągów zdawczych, z tym że normy ustalone dla pociągów zdawczych powinny odpowiadać normom pociągów transportu magistralnego (ogólnosiłowego danej magistrali), a w najgorszym przypadku odpowiadać wielkości tej normy. Podstawianie wagonów pod marszrutę musi odpowiadać całkowitej normie ciężaru pociągu i uwzględniać wykonanie podwójnych operacji (szczególnie na hutach). Pozostałym pociągom bocznicowym ustala się normę maksymalną, odpowiadającą maksymalnej normie trakcyjnej oraz normę minimalną, dopuszczalną ze względu na zdolność przepustową toru łączącego bocznicę ze stacją przy założeniu wykorzystania jej w tym przypadku do granicy 57—85% (resztę stanowić musi rezerwa techniczna, niezbędna dla zaspokojenia potrzeb przewozowych w przypadku wykonywania państwowego planu przewozów z nadwyżką, albo dla umożliwienia w określonych okolicznościach zagęszczenia załadunku klientów itp.).

d) Określenie minimalnych odstępów czasu między podstawianiem wagonów na jeden punkt ładunkowy według wykresu lub na podstawie operatywnego porozumienia, co winno zapewniać uniknięcie postoju wagonów w oczekiwaniu na zwolnienie miejsca na punkcie ładunkowym oraz ułatwiać równomierność pracy. W zagłębiu donbaskim, gdzie większość kopalni posiada bunkry węglowe, ustala się nie tylko minimalny odstęp czasu podstawiania wagonów na punkty ładunkowe, lecz także i odstęp maksymalny, którego przekroczenie powoduje skierowanie wydobycia węgla na zwal. Sposób określania maksymalnego odstępu wyjaśnimy na przykładzie: jeśli pojemność bunkra wynosi 900 tonn, zaś zdolność wytwórcza równa się

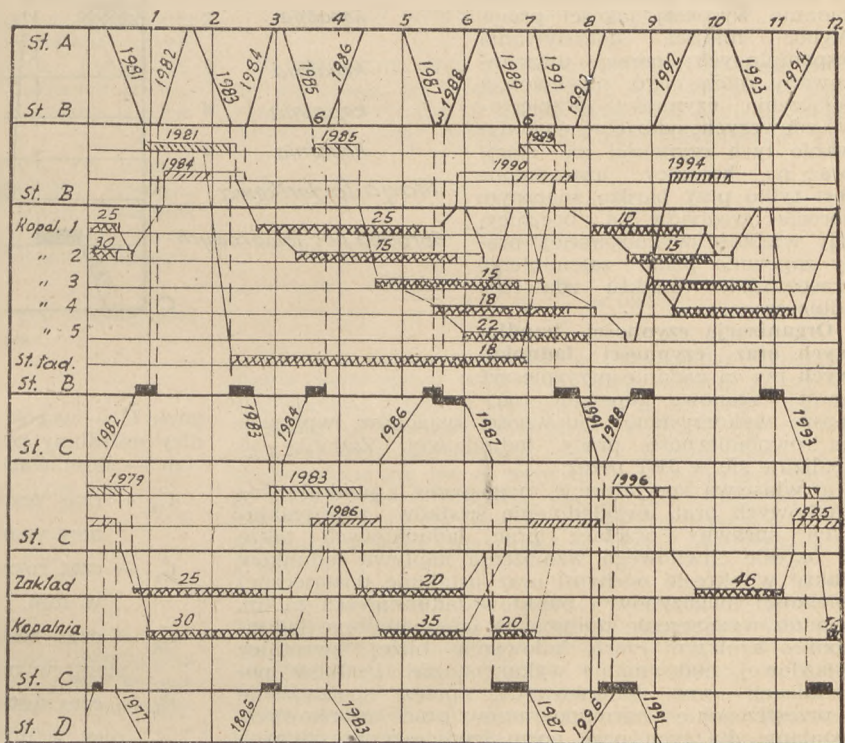
400 tonn/h, dopływ węgla do bunkra 100 tonn/h, to całkowita ilość węgla w bunkrze jaka może być odładowana (Q_{in}) wynosi:

$$Q_{in} = 900 + \frac{900}{400 - 100} \times 100 = 1200 \text{ tonn}$$

za maksymalny odstęp czasu (okres) pomiędzy dwoma

$$\text{kolejnymi podstawianiami } T_{in} = \frac{1200}{100} = 12 \text{ godzin.}$$

Określenie optymalnego wariantu podstawiania wagonów próżnych wymaga zbudowania wykresu ilustrującego bilans kumulacji produkcji oraz jego załadunku w wagony kolejowe. Stanowi to jednak zagadnienie ściśle specjalistyczne, interesujące bardzo wąski krąg



Czynności związane z przybyciem pociągu

Czynności związane z wyprawieniem pociągu

Czynności ładunkowe

Oczekiwanie na przybycie lokomotywy manewrowej

Oczekiwanie pociągów dalekobieżnych na trasie pociągu

Rys. 1

transportowców; dla celów praktycznych, wiadomości te byłyby mniej przydatne ponieważ przeważająca większość naszych kopalni nie posiada bunkrów.

e) Uzgodnienie współpracy bocznic i stacji z wykresem (rozkładem jazdy) ruchu pociągów. Ilość tras bocznicowych zależy od wielkości obrotu wagonów na bocznicę oraz od wielkości składu tych pociągów. Niezależnie od tras stałych zaleca się przewidywać trasy dla pociągów dodatkowych przy łącznej ilości wagonów załadowywanych i wyładowywanych na dobę: 100 wag. — 100% ilości tras stałych, 100 — 300 wag. — 75%, 300 — 600 wag. — 50%, oraz 600 i więcej wagonów — 25%.

Uzgodnienie pracy pociągów magistralnych z pracą pociągów bocznicowych wymaga, by trasy pociągów na bocznicę były przedłużeniem tras pociągów przyjeżdżających z linii oraz odwrotnie. Przy tym powiązaniu należy wykazać ponadto ilośc wagonów ładunkowych i próżnych na zasadniczych stacjach ładunkowych. (Rys. 2).

Organizacja przyjęcia i wyprawy pociągu oraz operacji przyjęciowo-zdawczych winna zapewnić łączne dokonywanie tych czynności, całkowite lub częściowe przeniesienie na bocznice czynności wykonywanych dotychczas na stacji oraz stosowanie pomocy wzajemnej w przypadku nieoczekiwanych trudności. U podstaw rozważań należyte organizacje tych czynności powinny być stawiane wymagania w zakresie możliwie najkrótszego trwania czynności przez zastosowanie przodujących metod pracy, maksymalne łączenie poszczególnych czynności wykonywanych przez poszczególnych pracowników oraz żądanie wysokiej jakości pracy. Wybór miejsca dokonywania wspomnianych operacji uwarunkowany może być możliwością połączenia czynności przyjęciowo-zdawczych; oddzielne wykonywanie tych czynności na stacji oraz na bocznicę uzasadnione jest tylko przy bardzo znacznym obrocie wagonów na bocznicę, gdy wielkość wykonywanej pracy zapewnia pełne zatrudnienie pracowników punktu zdawczo-odbiorczego.

Organizacja czynności handlowych oraz czynności ładunkowych ma za zadanie przyspieszyć obrót wagonów, zapewnić najlepsze wykorzystanie ładowności wagonów, wpływać na równomierność pracy ładunkowej. Zadania te realizuje się w JPT przez:

a) właściwą specjalizację magazynów i punktów ładunkowych oraz uwzględnienie środków zapewniających sprawny przebieg prac ładunkowych także w okresie chwilowego wzmoczenia napływu ładunków (także w okresie nocnym) oraz ustalanie dostatecznej wielkości magazynów i punktów ładunkowych m. in. poprzez wyznaczenie miejsca na ogólnym torze ładunkom o krótszym czasie ładowania bliżej zwrotnicy wjazdowej, maksymalne wykorzystanie środków mechanizacji prac ładunkowych, przez sporządzenie i przestrzeganie harmonogramów prac ładunkowych, ustalanie dla tych prac norm średnio-progresywnych oraz uwzględnianie przodujących metod najlepszych pracowników służby przewozowej i ładunkowej,

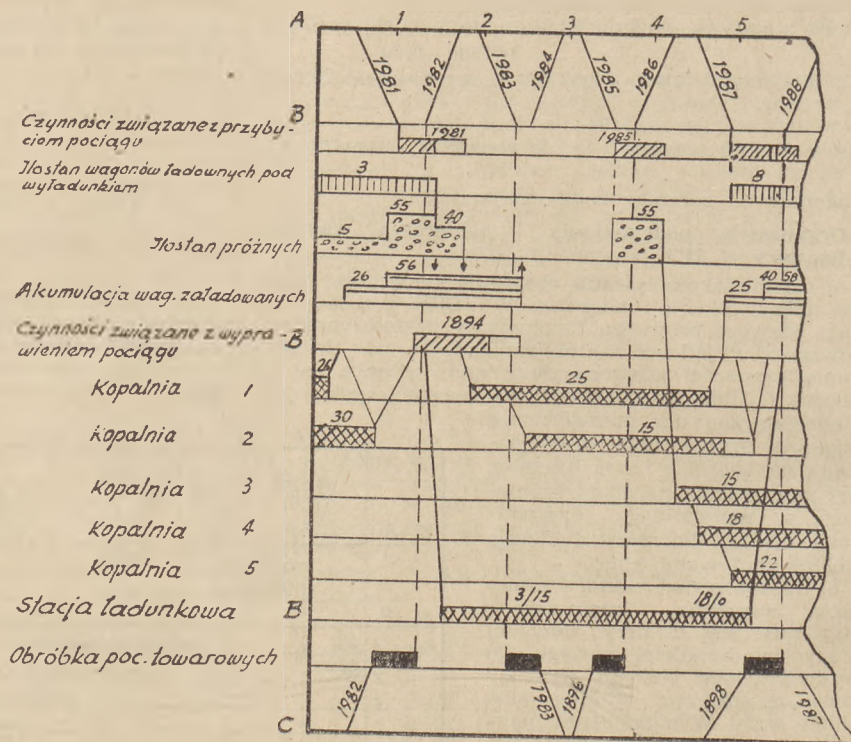
b) opracowanie sposobu i porządku wykonania czynności ładunkowych i handlowych, przewidującego uprzednie przygotowanie wagonów i ładunków oraz jak najdalej idące połączenie i równoległe wykonywanie różnych czynności wchodzących w zakres wspomnianej obróbki.

c) płynny obieg dokumentów przewozowych, który posiada decydujące znaczenie dla sprawnej pracy wagonów; stąd płynie konieczność ustalenia przemysłowego i skutecznego sposobu bezbłędnego i terminowego sporządzania oraz przesyłania listów przewozowych.

Racjonalna organizacja pracy manewrowej oraz jej normowanie

Praca manewrowa posiada istotny wpływ na sprawność obsługi bocznic. Dlatego też w JPT ustala się: 1) najwłaściwszy podział pracy manewrowej między stacją i bocznicę, a także pomiędzy poszczególne rejon pracy manewrowej, mając na względzie uzyskanie zmniejszenia do minimum ilości operacji manewrowych jakim łącznie podlegają wagony. Dla oceny, czy należy przenieść zestawianie pociągów ze stacji na bocznicę w odniesieniu do wagonów, których nie włącza się do planu marszrut nadawczych, dokonuje się porównania ogólnych oszczędności i strat wagonogodzin; przeniesienie to jest uzasadnione jeśli spełniona jest poniższa nierówność:

$$C_m < \frac{t_{zz}^b + t_{rz}^s + t_{zb}^s - t_{zb}^b}{60 \times m} (m + a) N$$



Rys. 2

gdzie C — współczynnik akumulacji wagonów na bocznicę określany przez zbudowanie wykresu akumulacji, m — ilość wagonów w składzie pociągu,

t_{zz}^b — czas zestawiania pociągu zdawczego na bocznicę w min.

t_{rz}^s — czas rozrządzania pociągu zdawczego na stacji w min.

t_{zb}^s — czas zestawiania pociągu bezpośredniego na stacji w min.

t_{zb}^b — czas zestawienia pociągu bezpośrednio na bocznicę w min.

a — współczynnik równoważny zamiany lokomotywo-minut na wagono-minuty

N — dobowy potok wagonów rozpatrywanego kierunku nie włączany w marszruty nadawcze.

2) stosowanie przodujących metod pracy manewrowej dla uzyskania maksymalnego skrócenia czasu operacji manewrowych oraz takie powiązanie pracy manewrowej poszczególnych rejonów, aby wagony nie oczekiwały na wykonanie z nimi manewrów. *) Znacznie więcej niż u nas udziela się w ZSRR uwagi normowaniu pracy manewrowej na bocznicę. Opracowuje się tam średnio progresywne normy techniczne przewidujące najlepsze wykorzystanie siły pociągowej lokomotyw, zdolności przetwórczej urządzeń manewrowych oraz szerokie stosowanie metod pracy najlepszych drużyn manewrowych i lokomotywowch. Przy określaniu norm czasu rozrządzania pociągów na bocznicę przyjęto wzory i tablice tymczasowej instrukcji o technologii i normowaniu zasadniczych prac manewrowych,

3) opracowywanie trybu pracy manewrowej zapewniającej pełne zachowanie zasad bezpieczeństwa osobistego pracowników oraz bezpieczeństwa taboru.

* Przy operatywnym planowaniu kolejności podstawiania wagonów, a także przy planowaniu sztywnej kolejności podstawiania wagonów według przeciętnych potoków przyjętych do rozpracowania JPT wskazane jest posługiwanie się znaną u nas metodą obliczeń inż. F. Maniewowa.

E. LISSOWSKA (Warszawa)

W sprawie wskaźników złożonych

W Nr 7 „Transportu“ z lipca br. w dziale „Transportowcy piszą“ ukazał się artykuł Zb. Olendzkiego pt. „Źródła obniżki kosztów przewozów samochodowych w handlu“. W artykule tym autor rozpatruje wpływ wskaźnika wykorzystania czasu pracy (F) na wydajność taboru i koszty przewozów, stawiając ten wskaźnik w rzędzie bezpośrednio wpływających na obydwie wymienione wielkości.

Stwierdzenie to byłoby w pewnym stopniu uzasadnione, jednak tylko w tym przypadku, gdyby można było przyjąć, że na poprawę tego złożonego wskaźnika wpływa wyłącznie zmniejszenie czasu postojów, spowodowane lepszą organizacją prac naładunkowych i wyładunkowych, czy wyeliminowaniem czasu postoju z przyczyn technicznych lub innych nieproduktywnych. Rzeczywisty charakter tego wskaźnika jest jednak zupełnie odmienny i, jak to wynika z dalszych rozważań, nie można posługiwać się nim w sposób sugerowany przez autora.

Wskaźnik wykorzystania czasu pracy, co zresztą autor artykułu podaje, jest ułamkiem stosunku dwóch wielkości: czasu jazdy i czasu pracy. Stosunek wzajemny tych wielkości zależy od czynników wyrażonych powszechnie przyjętymi wskaźnikami analitycznymi (prostymi).

Jak wiadomo wskaźnik F równa się stosunkowi szybkości eksploatacyjnej do technicznej:

$$F = \frac{V_e}{V_t}$$

$$\text{ponieważ zaś } V_e = \frac{L \times V_t}{L + V_t \times T_{nw} \times B}$$

wobec tego można wartość F wyrazić wzorem:

$$F = \frac{L}{L + V_t \times T_{nw} \times B}$$

Wzory te wskazują na ścisłą zależność wskaźnika wykorzystania czasu pracy od odległości jazdy ładownej, szybkości technicznej, czasu naładunku i wyładunku (postojów) oraz wykorzystania przebiegu.

■ Autor w artykule swym uprościł zagadnienie w sposób odrywający je od rzeczywistości. Założył bowiem dla wszystkich trzech omawianych przykładów, że zmienia się tylko czas na i wyładunku, natomiast wszystkie pozostałe wskaźniki pozostawił na jednym poziomie. Pomijając nawet zagadnienie ich zmienności, z reguły nieuniknionej, oraz wzajemnej zależności ich wielkości, musimy stwierdzić, że autor, wbrew intencjom, przeanalizował zmiany kosztów na skutek zmian w przestojach, a nie wskaźnika wykorzystania czasu pracy, jak to zostało założone na wstępie omawianego artykułu. Stało się to dlatego, że wskaźnik wykorzystania czasu pracy, poprzez ustalenie niezmiennych warunków przewozów został jakby „uchroniony“ od wszelkich innych wpływów poza wpływem czasu postoju; oderwany w ten sposób został od zmian, jakie w procesie produkcji usług transportowych z reguły następują. W podobny sposób można by analizować wskaźnik wykorzystania czasu pracy, przyjmując zmienną szybkość techniczną czy wykorzystanie przebiegu przy niezmiennych pozostałych wskaźnikach; byłoby to jednak, tak jak to ma miejsce w cytowanym artykule, sztuczne tworzenie złożonego wskaźnika, wyłącznie po to, aby wykazać wpływ szybkości technicznej, czy wykorzystania przebiegu na efekty pracy. Byłoby to badaniem wpływu wskaźników analitycznych nie w ich prostej formie, co jest i łatwiejsze i bez wątpienia jedynie słuszne, a w wielkości wskaźnika złożonego, który sam przez się nie stanowi żadnej podstawy oceny. Pocóż komplikować rzeczy proste.

Dla jaśniejszego wykazania niesłuszności formułowania wniosków na podstawie badania wskaźników złożonych, rozpatrzmy następujący, z życia zresztą zaczerpnięty, przykład.

Pewien zakład przemysłowy wysłał samochód po brakujące części maszyn, które trzeba było przywieźć z trzech bratnich zakładów, z których najdalszy leżał w odległości 200 km. Samochód w pierwszym dniu wykonał przebieg 200 km bez ładunku. Czas jego pracy w tym dniu wyniósł 8 godzin, czas efektywnej jazdy wyniósł 7,5 godzin, a więc wskaźnik wykorzystania

$$\text{czasu pracy wyniósł: } F = \frac{7,5}{8} = 0,94$$

W następnym dniu samochód wykonał tę samą drogę, zabierając po drodze ładunki, wskutek czego jego czas pracy wyniósł 10 godzin przy tym samym czasie efektywnej jazdy, wobec czego jego wskaźnik F wy-

$$\text{niósł } \frac{7,5}{10} = 0,75;$$

średni wskaźnik F dla obydwu dni wyniósł:

$$\frac{7,5 + 7,5}{8 + 10} = \frac{15}{18} = 0,83$$

Mamy tu zatem trzy wielkości wskaźnika wykorzystania czasu pracy (0,94, 0,75, 0,83). Zgodnie z treścią omawianego artykułu wynikałoby, że najlepiej wykorzystany był pierwszy dzień pracy, podczas, gdy w tym dniu nie uzyskano żadnego efektu ekonomicznego, nie przewieziono ani jednej tony, nie wykonano ani jednego tonokilometra. Podobnie, stosunkowo wysoki wskaźnik dla obydwu dni łącznie powinienby wskazywać, że uzyskano wysoką wydajność, a więc i obniżenie kosztów.

W rzeczywistości tak wysoki wskaźnik wykorzystania czasu pracy jest konsekwencją braku wykorzystania przebiegu w pierwszym dniu, co z kolei dało średnie wykorzystanie przebiegu w obu dniach = 0,50. W efekcie nieproduktywny przebieg pierwszego dnia i jego koszty obciążą przewozy wykonane w dniu następnym. W ten sposób dla obu dni (całego procesu przewozowego), mimo uzyskania stosunkowo dobrego wykorzystania czasu pracy, wydajność pracy jest bardzo niska, a koszty wyjątkowo wysokie.

Niewątpliwie, słuszne jest stwierdzenie, że zmniejszenie czasu postojów nieproduktywnych, czy skrócenie czasu postojów ładunkowych poprzez lepszą ich organizację lub zastosowanie mechanizacji wpływa na wydajność, a więc i na koszty; należałoby jednak rzecz nazwać po imieniu i nie stwarzać teorii, jakoby wskaźnik wykorzystania czasu pracy mógł tego rodzaju zmiany wykazywać.

Poza tym, czas naładunku i wyładunku jest tylko jednym z szeregu wskaźników analitycznych, wpływających na wydajność taboru, i omawianie go z pominięciem pozostałych jest niesłuszne, tym bardziej, że jego wpływ zarówno na wydajność jak i koszty jest mniejszy, niż np. wskaźnika wykorzystania przebiegu, czy ładowności. Zmiana każdego z wymienionych wskaźników o jakiś procent wpływa w takim procencie na zmianę wydajności pracy, podczas gdy wpływ czasu postoju, wskutek ścisłej zależności od ogólnego czasu pracy zmniejsza się w miarę wzrostu średniej odległości przewozu, a więc i udziału czasu postoju w czasie pracy.

Przeprowadzanie analizy pracy transportu z punktu widzenia możliwości obniżki kosztów powinno dążyć do ustalenia bezpośrednich źródeł tej obniżki. Rezultat takiej analizy będzie tym wartościowszy, im dokładniej wskaże te źródła. Jasne jest, że opieranie się w takim

przypadku na jakimkolwiek wskaźniku syntetycznym rezultatu takiego nie zapewni.

Sięgnijmy znów do praktyki. Oto mamy dwa przedsiębiorstwa, pracujące takim samym taborom (Star 20) i w zupełnie porównywalnych warunkach. W badanym miesiącu przedsiębiorstwo I uzyskało wydajność na godzinę pracy pojazdu 19,9 tonnokilometrów, przy wskaźniku wykorzystania czasu pracy 0,52; przedsiębiorstwo II natomiast uzyskało wydajność 20,8 tonnokilometrów na godzinę pracy taboru, uzyskując wskaźnik wykorzystania czasu pracy w wysokości tylko 0,49. Porównanie wyników tych dwóch przedsiębiorstw na podstawie podanych wskaźników nie mówi nic o zależności wydajności od wykorzystania czasu pracy, dopiero przeanalizowanie kształtowania się wskaźników analitycznych wykazuje, że zależność ta istnieje, a malejąca wydajność przy wyższym wykorzystaniu czasu pracy jest wynikiem wpływu innych wskaźników. W omawianych przedsiębiorstwach wskaźniki te kształtowały się następująco:

Przedsiębiorstwo I

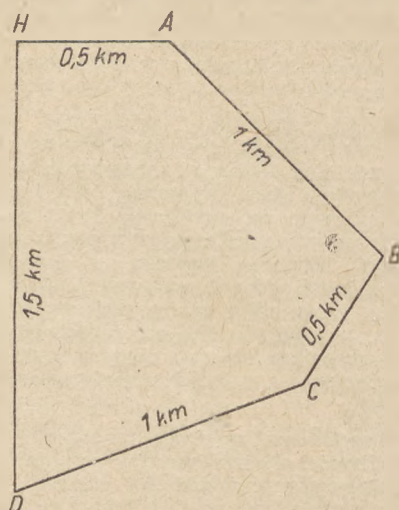
średnia ładowność	3,5 t
szybkość techniczna	21 km/godz.
wskaźnik wykorzystania ładowności	0,87
" "	przebiegu 0,60

Przedsiębiorstwo II

średnia ładowność	3,5 t
szybkość techniczna	22 km/godz.
wskaźnik wykorzystania ładowności	0,85
" "	przebiegu 0,65

Jak z podanego zestawienia wynika, uzyskanie przez przedsiębiorstwo II lepszej wydajności nastąpiło na skutek osiągnięcia wyższej szybkości technicznej i wykorzystania przebiegu, przy czym nie uzyskało ono wykorzystania ładowności na poziomie przedsiębiorstwa I. Tak więc, gdyby i ten wskaźnik wyniósł choćby osiągniętą przez przedsiębiorstwo I wysokość — wydajność jeszcze bardziej by wzrosła (osiągnęłaby wówczas 21,3 tkm), a wykorzystanie czasu pracy mogłoby nie ulec zmianie. Jeśli więc mielibyśmy ocenić możliwości podniesienia wydajności, moglibyśmy — opierając się na podanym przykładzie — wskazać w przedsiębiorstwie II niewykorzystane możliwości w zakresie wykorzystania ładowności, natomiast w przedsiębiorstwie I jego niedociągnięcia w innych wskaźnikach (szybkość techniczna, wykorzystanie przebiegu).

W omawianym przez Ob. Olendzkiego transporcie, obsługującym handel, zagadnienie to rysuje się równie wyraziście. Najczęściej spotykane w dystrybucji zadania przewozowe polegają na rozwożeniu towarów, pobranych z hurtowni do punktów sprzedaży detalicznej (np. sklepów). Oczywiście, najlepsze wyniki eksploatacyjne uzyskuje się, gdy przewozy te odbywają się po obwodzie w ten sposób ustalonym, aby najda-



H — hurtownia, A, B, C, D — punkty zaopatrzenia.

lej położony zaopatrywany punkt znajdował się mniej więcej w połowie obiegu samochodu, to znaczy, aby samochód kończąc swą pracę znalazł się możliwie blisko punktu wyjazdu, a więc, aby jazda powrotna, bez ładunku, była jak najkrótsza. W rzeczywistości, jak praktyka wskazuje, taka organizacja przewozów nie zawsze jest do osiągnięcia, a wówczas mamy do czynienia z obiegiem, który schematycznie można by przedstawić jak na szkicu:

Przewóz towarów z hurtowni może być w tym przypadku rozwiązany dwoma sposobami, a mianowicie:

a) samochód po naładowaniu przejeżdża do punktu D, najdalej położonego i stamtąd rozpoczyna kolejny rozładunek, kończąc w punkcie A i z punktu tego powraca do hurtowni.

b) samochód po naładowaniu przejeżdża do punktu A, najbliższego położonego i stamtąd rozpoczyna kolejny rozładunek, kończąc w punkcie D i z punktu tego powraca do hurtowni.

Załóżmy, że mamy do wykonania rozwózkę 3,5 tonn towarów: a mianowicie do punktu A — 0,5 tonny, do punktu B — 0,5 tonny, do punktu C — 1 t i do punktu D — 1,5 tonny. Rozwózkę wykonujemy samochodem Star 20 przy średniej szybkości technicznej $V_t = 20$ km/godz. Czas naładunku wynosi 12 minut na 1 tonę, czas wyładunku i przekazania towaru 20 minut na 1 tonę towaru.

Przyjmując omawiany wyżej wariant „A” samochód wykonuje 4,5 km ogólnego przebiegu, w tym przebiegu pustego 0,5 km (z p. A do H).

Wyniki przewozu:

	Tn	Kl	Tj	Tw	Kp	P
z p. H do D	42	1,5	4,5	30	—	5,25
z p. D do C	—	1,0	3,0	20	—	2,00
z p. C do B	—	0,5	1,5	10	—	0,50
z p. B do A	—	1,0	3,0	10	—	0,50
z p. A do H	—	—	1,5	—	0,5	—
razem	42	4,0	13,5	70	0,5	8,25

(Tn = czas naładunku w min.; Kl = przebieg ładowny w km; Tj = czas jazdy w min.; Tw = czas wyładunku w min.; Kp = przebieg pusty km; P = praca przewozowa w tonokm).

Czas obiegu: 125,5 min.

Praca przewozowa: 8,25 tonokm

Wykorzystanie przebiegu (B) : 0,88

Wykorzystanie czasu pracy (F) : $\frac{13,5}{125,5} = 0,11$

Przyjmując wariant „b” samochód ten wykonuje 4,5 kilometra ogólnego przebiegu, w tym 1,5 kilometra przebiegu pustego (z p. D do H).

Wyniki przewozu:

	Tn	Kl	Tj	Tw	Kp	P
z p. H do A	42	0,5	1,5	10	—	1,75
z p. A do B	—	1,0	3,0	10	—	3,00
z p. B do C	—	0,5	1,5	20	—	1,25
z p. C do D	—	1,0	3,0	30	—	1,50
z p. D do H	—	—	4,5	—	1,5	—
razem	42	3,0	13,5	70	1,5	7,50

Czas obiegu = 125,5 min.

Praca przewozowa = 7,50 tonokm

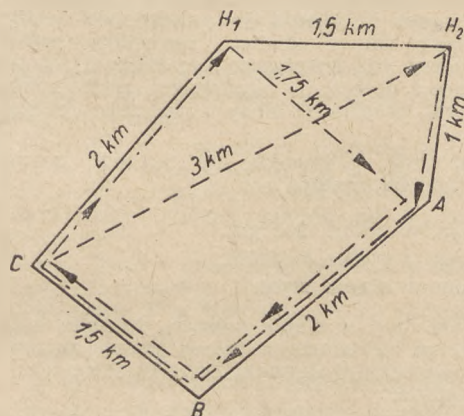
Wykorzystanie przebiegu (B) = 0,66

Wykorzystanie czasu pracy (F) = 0,11

Jak z powyższego wynika, mimo, że w obydwu przypadkach wskaźnik F jest w tej samej wysokości, to wyniki pracy (P) są różne. Ponadto trzeba stwierdzić, że wariant drugi, mimo, że daje mniejszą ilość tonokilometrów, jest z gospodarczego punktu widzenia bardziej celowy, gdyż cały proces dystrybucji został skrócony, co oczywiście, ma pierwszorzędne znaczenie, szczególnie jeśli uwzględnimy wielkości osiągane w praktyce, z reguły znacznie większe od założonych.

Rozpatrzmy wreszcie przykład najbardziej charakterystyczny. Załóżmy, że istnieją dwie hurtownie (H1 i H2) zaopatrujące trzy sklepy: A, B i C, przy pomocy 3,5-tonowych samochodów. Przyjmijmy dla uproszczenia, że każda hurtownia do każdego ze sklepów dostarcza po 1 tonie towarów.

Przyjmując tę samą szybkość techniczną i te same czasy naładunku i wyładunku, co w poprzednim przykładzie otrzymujemy następujący obraz pracy samochodów:



dla hurtowni 1

	Tn	Kl	Tj	Tw	Kp	P
z p. H1 do A	36	1,75	5,25	20	—	5,25
z p. A do B	—	2,00	6,00	20	—	4,00
z p. B do C	—	1,50	4,50	20	—	1,50
z p. C do H1	—	—	6,00	—	2,0	—
razem	36	5,25	21,75	60	2,0	10,75

dla hurtowni 2

	Tn	Kl	Tj	Tw	Kp	P
z p. H2 do A	36	1,00	3,00	20	—	3,00
z p. A do B	—	2,00	6,00	20	—	4,00
z p. B do C	—	1,50	4,50	20	—	1,50
z p. C do H2	—	—	9,00	—	3,0	—
razem	36	4,50	22,50	60	3,0	8,50

łącznie dla hurtowni 1 i 2	72	9,75	44,25	120	5,0	19,25
----------------------------	----	------	-------	-----	-----	-------

Czas obiegu = 236,25 min.

Praca przewozowa = 19,25 tonokm

Wykorzystanie przebiegu (B) = 0,66

Wykorzystanie czasu pracy (F) = 0,18

Gdyby jednak wprowadzić lepszą organizację pracy i wykorzystać możliwość zastosowania przyczepy do samochodu Star 20, to znacząco samochodem tym obsłużyć potrzeby obydwu hurtowni, to wówczas można by przyjąć, że samochód Star 20 z przyczepą pobiera towar z Hurtowni 1, następnie z Hurtowni 2 i rozwozi towar kolejno do wszystkich trzech sklepów.

W tym przypadku wyniki byłyby następujące:

	Tn	Kl	Tj	Tw	Kp	P
z p. H1 do H2	36	1,5	4,5	—	—	4,5
z H2 do A	36	1,0	3,0	40	—	6,0
z p. A do B	—	2,0	6,0	40	—	8,0
z p. B do C	—	1,5	4,5	40	—	3,0
z p. C do H1	—	—	6,0	—	2	—
razem	72	6,0	24,0	120	2	21,5

Czas obiegu = 216 min.

Praca przewozowa = 21,5 tonokm

Wykorzystanie przebiegu (B) = 0,75

Wykorzystanie czasu pracy (F) = 0,11

Okazuje się, że przy bardziej ekonomicznej organizacji przewozów, wykorzystaniu przyczepy i mniejszej o 46% ilości wozokilometrów, a więc ogromnej obniżce kosztów, wskaźnik wykorzystania czasu pracy jest gorszy o 39%.

Niewątpliwie zatem wskaźnik wykorzystania czasu pracy nie może być uważany za bezpośrednio wpływający na wydajność pracy taboru i kształtowanie się kosztów, a jedynie prawidłową metodą jest oparcie się na analizie wskaźników prostych.

Poza wszystkimi poruszonymi już zaletami takiego, opartego na badaniu wskaźników prostych, wnioskowania, ma on jeszcze jedną, mianowicie pozwala na wykorzystanie osiągnięć jednych przedsiębiorstw transportowych w innych przedsiębiorstwach, daje więc możliwość zastosowania swego rodzaju „metody Kowalowa”, polegającej na przenoszeniu doświadczeń w zakresie uzyskiwania optymalnej wysokości wskaźników techniczno-ekonomicznych.

Powyższe rozważania w sposób wyraźny potwierdzają niejednokrotnie już poruszane zagadnienie niewłaściwego podejścia do wskaźników złożonych, jako do podstawy badania procesu transportowego lub jego oceny. Sprawa ta była omawiana również w artykułach inż. T. Sokołowskiego w nr 7 „Motoryzacji” z 1953 r. i w nr 3 „Transportu” z 1954 r., w których autor wykazuje jak niebezpieczne jest wnioskowanie nie oparte na badaniu najprostszych elementów procesu transportowego, jakimi są wskaźniki analityczne i jakie błędy powodować może dążenie do sprowadzenia analizy do badania jakiegoś złożonego „uniwersalnego” wskaźnika.

Zdz. BIELECKI (Warszawa)

Stan nawierzchni drogowych, a eksploatacja samochodów

Polska przedwojenna, opanowana niemal całkowicie przez obcy kapitał, niewielkie tylko środki przeznaczająca na gospodarkę drogową. Wyrazem tego był fakt, że w r. 1939 na ogólną długość dróg o nawierzchni twardej, dróg o nawierzchni ulepszonej było w Polsce tylko 5%. Przeważała, i to w ogromnym stopniu, nawierzchnia tłuczniowa, zupełnie nie odpowiadająca wymogom ruchu samochodowego. Przeciętna gęstość sieci drogowej przed wojną wynosiła tylko 16 km/100 km², przy czym występowały bardzo znaczne nierównomierności w poszczególnych rejonach. Po wyzwoleniu zagęszczenie sieci drogowej podniosło się w Polsce do 30 km/100 km², czyli prawie dwukrotnie w stosunku do stanu sprzed wojny. Jednocześnie bardzo znacznie wzrósł w ogólnej sieci dróg twardych udział dróg o nawierzchniach ulepszonych, stanowiący 23% ogólnej ich długości.

Mimo bardzo znacznej poprawy w ogólnym stanie dróg, jaką osiągnęliśmy po wojnie, różnice na poszczególnych terenach były w dalszym ciągu wielkie, a sieć dróg o nawierzchniach ulepszonych koncentrowała się przeważnie na terenach województw zachodnich.

Przed gospodarką drogową w młodej Polsce Ludowej stało więc poważne i odpowiedzialne zadanie nie tylko odbudowy dróg i mostów zdewastowanych w czasie wojny, lecz także realizacja polityki, zmierzającej do wyrównania zaistniałych na poszczególnych terenach poważnych nierównomierności stanu dróg, tak ilościowego jak i jakościowego. Dzisiaj, po dziesięciu latach, oceniając naszą gospodarkę drogową i jej osiągnięcia, musimy stwierdzić, że gospodarka ta dała nam blisko 9.000 km. nowowyprowadzonych i przebudowanych dróg oraz około 80.000 mb. mostów, w wyniku czego nie tylko usunięte zostały zniszczenia spowodowane

wane wojną, lecz uczyniony został poważny postęp w zakresie rozbudowy sieci drogowej, jak również budowy nowych mostów.

W zakresie utrzymania istniejącej sieci drogowej i mostów mamy również bardzo poważne osiągnięcia, czego dowodem jest fakt rokrocznie wyższych zadań realizowanych na tym odcinku. Jednakże, z uwagi na wielkie zaniedbania jakie w tym zakresie odziedziczyliśmy po rządach sanacyjnych, oraz ze względu na miszczycielską gospodarkę okupanta, należyta konserwacja istniejących dróg jest obecnie odcinkiem, na którym mamy szczególnie dużo do zrobienia.

Problem bieżącego, nie stwarzającego zaległości, utrzymania nawierzchni drogowych z uwagi na stały i intensywny wzrost motoryzacji kraju wysuwa się w chwili obecnej na czoło zadań naszej gospodarki drogowej. Właściwe utrzymanie nawierzchni drogowych nabiera szczególnej ostrości, jeżeli weźmiemy pod uwagę, że przez niedostateczną ich konserwację, tracimy nie tylko ogromny majątek zawarty w istniejących i przysparzanych działalnością inwestycyjną nawierzchniach drogowych, lecz także ponosimy milionowe dodatkowe koszty związane z eksploatacją taboru samochodowego w nieodpowiednich warunkach drogowych.

Dla zilustrowania pracy i zużycia się nawierzchni drogowych musimy zapoznać się z pewnymi ogólnymi procesami wpływającymi na stan i wiek nawierzchni.

Odbijający się na drogach ruch kołowy powoduje stałe i systematyczne ścieranie się nawierzchni jak również jej uszkodzenia. Początkowo, zniszczenie nawierzchni uwidocznia się w utracie gładkości tej nawierzchni, która staje się nierówna, a następnie wyboista. Ponadto występuje również zmniejszenie grubości warstwy jezdnej. W braku odpowiedniej konserwacji stopniowemu zniszczeniu ulega nie tylko warstwa jezdna, lecz również i warstwa nośna. Dla uniknięcia takiego niszczenia należy przeprowadzać okresowe odnowy nawierzchni. W przypadku nie zastosowania we właściwym czasie odnowy powstaje potrzeba pełnej jej przebudowy, co pociąga za sobą znacznie zwiększone wydatki. Zmniejszenie się grubości nawierzchni jest również jednym z głównych powodów powstawania przełomów drogowych niszczących całkowicie nawierzchnię.

Przy nawierzchniach ulepszonych, zwłaszcza bitumicznych typu lekkiego, zaniedbanie odnowy powoduje przejście nawierzchni ulepszonej na nieulepszoną (łłu-

czniową), co w efekcie daje niehigieniczną i źle wpływającą na eksploatację taboru samochodowego nawierzchnię, a ponadto stwarza konieczność ponoszenia większych nakładów przy jej utrzymaniu.

Obok odnowy należy również poddawać nawierzchnię stałej naprawie lokalnych uszkodzeń, to znaczy remontowi cząstkowemu. Systematycznie i starannie wykonywany remont cząstkowy przedłuża okresy między kolejnymi odnowami i zapobiega procesowi zmniejszania się grubości warstwy jezdnej nawierzchni.

Z powyższego można wysnuć jasny wniosek, że nadmierny proces niszczenia dróg powstaje wtedy, gdy wykonywany zakres odnow i remontów cząstkowych jest mniejszy, niż wymagają tego rzeczywiste potrzeby wynikające z obciążenia nawierzchni ruchem samochodowym oraz zależne od klasy technicznej i rodzaju nawierzchni.

Podział dróg ze względu na stan ich nawierzchni przedstawia się następująco:

- drogi w stanie dobrym,
- drogi w stanie średnim,
- drogi w stanie złym.

Definicja dróg w stanie dobrym, średnim i złym jaką przytacza się poniżej ustalona została zarządzeniem MTDiL-Centralnego Zarządu Dróg Publicznych i brzmi jak następuje:

Stan dobry — nawierzchnia jest równa i nie utraciła swego pierwotnego przekroju podłużnego i poprzecznego. Warstwa ścieralna (jezdna) nawierzchni posiada dostateczną grubość i nie wymaga odnowy. Na drodze, ze względu na stan jej nawierzchni możliwe jest rozwijanie szybkości **ponad 60 km/godz.**, o ile tylko inne warunki techniczne drogi na to zezwalają.

Stan średni — warstwa ścieralna (jezdna) nawierzchni utraciła częściowo swój kształt pierwotny w przekroju tak podłużnym, jak i poprzecznym oraz nie jest dostatecznie równa. Stan nawierzchni drogowej pozwala na rozwijanie szybkości **poniżej 60 km/godz.** Warstwa nośna nawierzchni nie jest naruszona, natomiast warstwa ścieralna może być wystarczająco grubą, lecz częściowo zniekształconą, względnie zużyta i wymaga odnowy. Na takiej drodze potrzebny jest wzmocniony remont cząstkowy. Do tej grupy zalicza się drogi również wtedy, gdy nawierzchnia jest dostatecznie gładka, lecz posiada warstwę ścieralną cienką, wymagającą odnowy.

Tabela A. stan sieci drogowej w Polsce:

Województwo	Drogi państwowe			Drogi powiatowe		
	Z ogólnej ilości dróg przypada na drogi w stanie			Z ogólnej ilości dróg przypada na drogi w stanie		
	dobrym %	średnim %	złym %	dobrym %	średnim %	złym %
1	2	3	4	5	6	7
warszawskie	49,2	42,4	8,4	31,1	49,1	19,8
bydgoskie	51,9	34,8	13,3	29,5	53,1	17,4
poznańskie	57,4	35,0	7,6	39,1	45,2	15,7
łódzkie	47,8	43,8	8,4	25,5	59,4	15,1
kieleckie	35,0	32,2	32,8	34,0	40,5	25,7
lubelskie	47,9	37,3	14,8	24,3	47,6	27,1
białostockie	39,5	42,4	18,1	35,9	54,5	9,6
olsztyńskie	49,2	38,1	12,7	16,3	56,9	26,8
gdańskie	47,3	45,6	7,1	22,7	58,0	19,3
koszalińskie	26,6	57,2	16,2	19,4	67,3	13,3
szczecińskie	41,6	35,5	22,9	21,2	62,5	16,3
zielenogórskie	72,7	23,1	4,2	41,8	47,8	10,4
wrocławskie	50,3	37,8	11,9	33,3	55,6	11,1
opolskie	45,4	46,3	8,3	33,4	58,7	7,9
stalinogrodzkie	45,2	45,7	9,1	19,4	55,5	25,1
krakowskie	36,6	39,4	24,0	12,6	43,2	44,2
rzeszowskie	25,7	41,4	31,9	14,6	37,2	48,2
Ogółem kraj	45,3	40,1	14,6	28,0	52,6	19,4

Stan zły — zniszczeniu uległa nie tylko warstwa ścierna, lecz również częściowo warstwa nośna. Materiał, z którego wykonana została warstwa ścierna, zatracił swą spistość, co utrudnia, względnie uniemożliwia zupełnie wykonanie remontu cząstkowego. Ruch na drodze jest bardzo utrudniony. Nawierzchnia wymaga tu w większości wypadków nie tylko odnowy, lecz odbudowy. Do tej grupy dróg należą odcinki dróg zniszczone na skutek przełomów wiosennych, względnie posiadające zbyt ciekłą nawierzchnię, załamującą się pod ruchem cięższych pojazdów samochodowych.

Przy normalnej i zgodnej z wymogami technicznymi konserwacji nie powinno być dróg w stanie złym w ogóle.

Jak przedstawia się obecnie w Polsce i w poszczególnych województwach stan sieci drogowej obrazuje powyższe zestawienie.

Jak wynika z przytoczonego zestawienia, znaczny odsetek dróg w Polsce znajduje się w stanie złym. Taką sytuacją stwarza zarówno poważne trudności w eksploatacji pojazdów samochodowych jak i znaczne dodatkowe koszty.

Dodatkowe koszty ponoszone przez gospodarkę narodową przy eksploatacji taboru samochodowego z powodu złego stanu dróg wynikają z dwu podstawowych przyczyn:

- a) z tytułu dodatkowych kosztów eksploatacyjnych,
- b) z tytułu straty czasu z powodu obniżonej szybkości technicznej.

Na straty ponoszone z tytułu dodatkowych kosztów eksploatacyjnych składają się straty na materiałach pędnych, ogumieniu, obsłudze technicznej, naprawach bieżących, naprawach średnich, naprawach głównych i amortyzacji.

Nawiązując do przytoczonego ustępu, w którym była mowa o przechodzeniu nawierzchni bitumicznych szczególnie lekkich na nawierzchnie tłuczniowe, co jest zjawiskiem dość częstym, rozpatrzmy drogę, na której obniżono współczynnik oporu toczenia np. o 0,015 (na-

wierzchnia tłuczniowa o współczynniku 0,035 pokryta została dywanikiem bitumicznym o współczynniku 0,020). Dla przykładu przyjmijmy, że obciążenie ruchem na tej drodze wynosi 1.000 ton/dobę. Jest to obciążenie stosunkowo nieduże i równa się przejazdowi około 150 samochodów ciężarowych „Star” z pełnym ładunkiem w ciągu doby.

Zmniejszenie współczynnika oporu toczenia na tej drodze o 0,015 daje przy 1.000 tonach dobowego przebiegu na 1 kilometrze oszczędność na sile pociągowej równą 15.000 kg. Zaoszczędzona więc efektywna praca silników samochodów przejeżdżających przez jeden kilometr drogi w ciągu doby wynosi 15.000.000 kgm. Samochód „Star” zużywa w ciągu godziny 0,34 kg paliwa na 1 KM czyli 75 kgm./sek. Praca silnika odpowiadająca mocy 1 KM wynosi w ciągu godziny $75 \times 3.600 = 270.000$ kgm.

Zaoszczędzonej więc pracy 15.000.000 kgm. na jeden kilometr drogi odpowiada oszczędność paliwa:

$$0,24 \times \frac{15.000.000}{270.000 \cdot 0,9} = 14,8 \text{ kg.}$$

gdzie 0,9 jest współczynnikiem przeniesienia mocy z wału motoru na obwód koła.

Jest to oszczędność w ciągu jednej doby na paliwie zużywany przez samochody przejeżdżające przez 1 km drogi, wynika na skutek pokrycia nawierzchni tłuczniowej dywanikiem bitumicznym. W ciągu roku, licząc tylko 300 dni pełnego ruchu na drodze, otrzymamy na 1 km drogi $14,8 \times 300 = 4.400$ kg oszczędności na paliwie. Jak z powyższego wynika dodatkowe zużycie paliwa przy eksploataowaniu pojazdów samochodowych w nieodpowiednich warunkach drogowych jest bardzo znaczne.

Dla zilustrowania różnic kosztu eksploatacji taboru samochodowego na drogach o nieodpowiedniej jakości nawierzchni w stosunku do dróg o nawierzchni dobrej na 100 km przebiegu przytaczam poniższą, przybliżoną kalkulację.

Tabela B.

Przybliżona kalkulacja różnic kosztu eksploatacji taboru samochodowego na drogach o nawierzchni średniej w stosunku do dróg o nawierzchni dobrej na 100 km przebiegu:

Rodzaje samochodów	Materiały pędne	Ogumienie	Obsługa i naprawa bieżąca	Naprawy średnie	Naprawy główne	Amortyzacja	Razem
	zł.	zł.	zł.	zł.	zł.	zł.	zł.
Ciężarowe niskopiętne	8,0	10,0	8,0	2,0	8,0	12,0	48,0
Ciężarowe wysokopiętne	4,0	10,0	8,0	2,0	12,0	9,0	45,0
Autobusy niskopiętne	4,0	8,0	30,0	7,0	10,0	15,0	74,0
Autobusy wysokopiętne	2,0	8,0	30,0	7,0	13,0	16,0	76,0
Samochody osobowe	3,0	3,0	10,0	2,0	11,0	5,0	34,0

Tabela C.

Przybliżona kalkulacja różnic kosztu eksploatacji taboru samochodowego na drogach o nawierzchni złej w stosunku do dróg o nawierzchni dobrej na 100 km przebiegu:

Rodzaje samochodów	Materiały pędne	Ogumienie	Obsługa i naprawy bieżące	Naprawy średnie	Naprawy główne	Amortyzacja	Razem
	zł.	zł.	zł.	zł.	zł.	zł.	zł.
Ciężarowe niskopiętne	18,0	15,0	12,0	7,0	14,0	22,0	88,0
Ciężarowe wysokopiętne	9,0	15,0	12,0	7,0	22,0	16,0	81,0
Autobusy niskopiętne	19,0	23,0	34,0	8,0	17,0	26,0	127,0
Autobusy wysokopiętne	9,0	23,0	34,0	8,0	24,0	30,0	128,0
Samochody osobowe	5,0	6,0	13,0	3,0	20,0	10,0	57,0

Przedstawiona powyżej przybliżona kalkulacja opracowana została na podstawie uzyskanych w tym zakresie doświadczeń oraz w oparciu o obowiązujące normy zużycia paliwa i ogumienia.

Zakładając, że średnioroczny przebieg w kraju dla poszczególnych rodzajów samochodów wynosi przeciętnie:

a) dla samochodu ciężarowego niskopiętrowego około	20.000 km
b) dla samochodu ciężarowego wysokopiętrowego około	25.000 km
c) dla autobusu niskopiętrowego około	50.000 km
d) dla autobusu wysokopiętrowego około	65.000 km
e) dla samochodu osobowego około	25.000 km

możemy ustalić dla każdego z rodzajów samochodów dodatkowe koszty, wynikłe w ciągu rocznej pracy z przyczyn eksploatacji ich w nieodpowiednich warunkach drogowych.

W celu określenia wielkości dodatkowych kosztów, o których mowa wyżej, przyjmujemy założenie, że średnio każdy z rodzajów samochodów eksploatowany jest w różnych warunkach drogowych zgodnie z podziałem stanu nawierzchni wynikającym z tabeli A, który mówi, że na ogólną długość dróg państwowych i powiatowych mamy:

a) nawierzchni dobrych	36,6%
b) nawierzchni średnich	46,4%
c) nawierzchni złych	17,0%

Należy zaznaczyć, że nie zostały wzięte pod uwagę przy tym rozważaniu drogi gromadzkie, po których ruch pojazdów samochodowych odbywa się przeważnie w warunkach średnich lub złych.

Przyjmując założony roczny przebieg dla poszczególnych rodzajów samochodów i teoretycznie udział w nim jazu w warunkach drogowych ustalonych podziałem z tabeli A otrzymamy:

1) samochód ciężarowy niskopiętrowy:

przebieg roczny	20.000 km
w tym: a) po drogach dobrych	7.320 km
b) po drogach średnich	9.280 km
c) po drogach złych	3.400 km

Biorąc pod uwagę różnicę kosztów eksploatacji taboru samochodowego podaną w tabelach „B” i „C” otrzymamy:

a) na drogach średnich	$\frac{9.280 \times 48}{100} = 4.458 \text{ zł}$
b) na drogach złych	$\frac{3.400 \times 88}{100} = 2.992 \text{ zł}$
Razem:	7.447 zł

Jak z powyższego obliczenia wynika dodatkowe koszty ponoszone dla 1 samochodu ciężarowego niskopiętrowego w ciągu jego rocznej eksploatacji spowodowane nieodpowiednimi warunkami drogowymi wynoszą: **7.447 zł.**

Opierając się na kolejności rachunku przyjętej przy obliczeniu dodatkowych kosztów dla samochodu ciężarowego niskopiętrowego przeprowadzimy obliczenia dla pozostałych rodzajów samochodów.

2) samochód ciężarowy wysokopiętrowy:

przebieg roczny	25.000 km
w tym: a) po drogach dobrych	9.150 km
b) po drogach średnich	11.600 km
c) po drogach złych	4.250 km

Dodatkowe koszty ponoszone rocznie na 1 samochód

$$\text{a) na drogach średnich} \quad \frac{11.600 \times 45}{100} = 5.220 \text{ zł}$$

$$\text{b) na drogach złych} \quad \frac{4.250 \times 81}{100} = 3.442 \text{ zł}$$

Razem: 8.662 zł

3) Autobus niskopiętrowy:

przebieg roczny	50.000 km
w tym: a) po drogach dobrych	18.300 km
b) po drogach średnich	23.200 km
c) po drogach złych	8.500 km

Dodatkowe koszty ponoszone rocznie na 1 samochód

$$\text{a) na drogach średnich} \quad \frac{23.200 \times 74}{100} = 17.168 \text{ zł}$$

$$\text{b) na drogach złych} \quad \frac{8.500 \times 127}{100} = 10.195 \text{ zł}$$

Razem: 27.963 zł

4) Autobus wysokopiętrowy:

przebieg roczny	65.000 km
w tym: a) po drogach dobrych	23.790 km
b) po drogach średnich	30.160 km
c) po drogach złych	11.050 km

Dodatkowe koszty ponoszone rocznie na 1 samochód

$$\text{a) na drogach średnich} \quad \frac{30.160 \times 76}{100} = 22.921 \text{ zł}$$

$$\text{b) na drogach złych} \quad \frac{11.050 \times 128}{100} = 14.144 \text{ zł}$$

Razem: 37.065 zł

5) Samochód osobowy:

przebieg roczny	25.000 km
w tym: a) po drogach dobrych	9.150 km
b) po drogach średnich	11.600 km
c) po drogach złych	4.250 km

Dodatkowe koszty ponoszone rocznie na 1 samochód

$$\text{a) na drogach średnich} \quad \frac{11.600 \times 34}{100} = 3.944 \text{ zł}$$

$$\text{b) na drogach złych} \quad \frac{4.250 \times 57}{100} = 2.422 \text{ zł}$$

Razem: 6.366 zł

Jak wynika z przytoczonych obliczeń dodatkowe koszty ponoszone przy eksploatacji taboru samochodowego w nieodpowiednich warunkach drogowych są dość znaczne. Gdybyśmy przeliczyli te koszty w stosunku do całego posiadanego taboru w Polsce, to doszlibyśmy do olbrzymich kwot marnotrawionych na skutek złego stanu dróg.

Takie kształtowanie się dodatkowych kosztów ponoszonych w skali jednego roku przy eksploatacji taboru samochodowego jako skutek nieodpowiedniego stanu dróg nasuwa wniosek, by w większym stopniu zaspokajając potrzeby w zakresie utrzymania dróg, co po-

zwoli w przeciągu kilku lat poważnie obniżyć koszty eksploatacji taboru samochodowego, jak również wstrzymać mający obecnie miejsce proces przechodzenia nawierzchni ulepszonych w nawierzchnie nieulepszone.

Wydaje się, że jest rzeczą nieodzowną, by nasza polityka gospodarcza w zakresie drogownictwa była jesz-

cze ściślej niż dotychczas związana z osiągnięciami i potrzebami rozwijającej się motoryzacji kraju, gdyż tylko w tym przypadku możliwe będzie zabezpieczenie dla taboru samochodowego takich warunków drogowych, w których tabor będzie mógł pracować ekonomicznie i właściwie zabezpieczać potrzeby przewożone.

K. PLUTYŃSKI Warszawa

Paletyzacja w transporcie lądowym i morskim

W walce o obniżenie kosztów transportu wykształciły się w ostatnich latach nowe systemy transportowania ładunków. Spośród wszystkich systemów na czoło wysuwa się sposób przewożenia ładunków w tzw. „jednostkach ładunkowych”. W zasadzie istnieją w tym zakresie dwa rozwiązania. Pierwsze z nich to zastosowanie pojemników, czyli tzw. kontenerów, drugie — to palety i wynikający z zastosowania palet, system paletyzacji.

Paleta jest to platforma przenośna z lub bez nadbudowy dla zgromadzenia pewnej ilości ładunku drobnicowego w celu przemieszczania (przewożenia-transportowania) lub spiętrzania czy rozpiętrzania za pomocą urządzeń mechanicznych, szczególnie specjalnych wózków paletowych i układarek widłowych, spalinowych lub akumulatorowych.

W transporcie lądowo - morskim wykształciły się cztery sposoby paletyzacji ładunków:

1) transport spaletyzowanych ładunków systemem „dom w dom”, tzn. ze składu wysyłającego do składu odbiorcy, przy czym cały cykl transportu (lądowego i morskiego) odbywa się na tych samych paletach;

2. transport spaletyzowanych ładunków ze składu wysyłającego do magazynu, przechowywanie ładunków na paletach do czasu załadunku do wagonów, przewóz w wagonach bez palet, powtórne umieszczanie w magazynie portowym na palety, składowanie na tychże paletach i dostawa ładunku odbiorcy statkiem również na paletach;

3. transport ładunków do magazynów wysyłkowych bez palet, ułożenie i spiętrzenie w magazynie na paletach celem przechowania do czasu załadunku na wagon, przewóz do portu w wagonach bez palet — w porcie ułożenie i składowanie ładunków na paletach, przeładunek na statek z paletami, wydanie odbiorcy ładunku w ładowni statku bez palet;

4. transport ładunków do magazynów wysyłkowych bez palet, składowanie w magazynie i przewóz do portu w wagonach bez palet, w porcie — ułożenie i składowanie ładunków na paletach, przeładunek na statek z paletami, wydanie ładunku odbiorcy w ładowni statku bez palet.

Na najbardziej doskonały sposób organizacji przewozu należy uważać sposób pierwszy, przy którym osiąga się maksymalną wydajność i szybkość przeładunku.

Tak różnorodne systemy paletyzacji znalazły swoje odbicie w sposobie rozwiązywania konstrukcyjnego palet, ich typów, wymiarów i wytrzymałości a co za tym idzie uzgodnienia szerokiej w tym zakresie nomenklatury.

Zróżnicowanie palet wynika z konieczności dostosowania rodzaju palet do różnych rodzajów środków transportowych i różnorodnych ładunków oraz do różnego typu układarek widłowych.

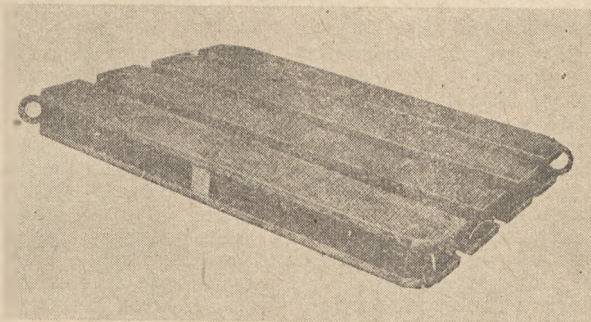
Obecnie są produkowane i stosowane palety z: a) metalu, b) metalu i drewna (palety tzw. konstrukcji mieszanej), c) drewna, a ostatnio nawet d) ze specjalnie przystosowanego papieru.

Przy stosowaniu do produkcji palet stopów metali lekkich i nieelastycznych uzyskuje się dużą wytrzymałość przy stosunkowo małym ciężarze samej palety.

Na przykład, palety metalowe o ciężarze 29 kg mogą unieść ładunek o ciężarze ponad 12 ton. Zwolennicy palet konstrukcji mieszanej ze stali i drewna uzasadniają ich wyższość nad metalowymi i drewnianymi tym, że stal zapewnia trwałość i stateczność, a drewno, jako

łatwo zmienialna uzupełniająca konstrukcja, zapewnia powierzchnię utrudniającą ześlizg ładunków. Palety tego typu, zastosowane w portach zagranicznych, wykazały dużo zalet eksploatacyjnych.

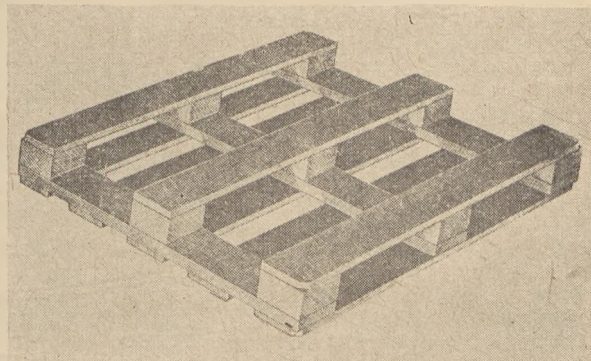
Prześciowym typem palety pomiędzy konstrukcją mieszaną a drewnianą jest paleta wykonana z drewna z bocznymi wspornikami ze stali. Do końców tych wsporników przyspawane są uchwyty umożliwiające haczenie palety wraz z ładunkiem. Paleta tego typu eliminuje tzw. szety (tace ładunkowe w portach), często stosowane w przeładunku ładunków spaletyzowanych.



Paleta dwustronna drewniana

Jednakże ze względu na łatwość produkcji, w większości przypadków stosuje się również i w portach polskich, zwłaszcza w portach morskich, palety konstrukcji drewnianej.

Palety te różnią się zasadniczo tym od siebie, pomijając ich wymiary, ciężar i samą konstrukcję, że do jednych widły układarki mogą być wsuwane pomiędzy górną a dolną płaszczyznę z dwu stron (stąd też ich nazwa — palety dwustronne), do drugich — z czterech stron (tzn. palety czterostronne). Z tego też powodu, choć koszt produkcji palet czterostronnych jest nieco większy, są one, jako bardziej uniwersalne, ekonomiczniejsze od palet dwustronnych.



Paleta czterostronna konstrukcji drewnianej

Niezależnie od zróżnicowania palet pod względem materiału z jakiego są wykonane — poszczególne państwa stosują palety w różnych wymiarach.

I tak: w polskich portach morskich stosuje się palety drewniane o wymiarach:

1680 × 1000 × 170 mm — do przeładunku drobnicy,
1400 × 1200 × 170 mm — do przeładunku skór surowych

1350 × 850 × 130 mm — do przeładunku cementu.

Dla porównania podaje, że palety stosowane w ZSRR posiadają wymiary:

1200 × 1000 × 92 mm — przy konstrukcji metalowej, oraz

1200 × 1000 × 125 mm — przy konstrukcji mieszanej, przy czym stosuje się również szereg palet drewnianych o różnych gabarytach, z których najmniejsze posiadają wymiary 1200 × 1000 × 130 mm, a największe 2200 × 1000 × 170 mm.

W Anglii — palety stosowane w porcie londyńskim mają wymiary:

1800 × 1350 × 160 mm — przy konstrukcji jak na rys. 1.

Ostatnio jednak wprowadzane palety w angielskich portach są mniejsze, a szerokość ich zbliżona jest do długości wideł układarki, a więc wynosi 800 — 1000 mm. W transporcie kolejowym stosuje się w Anglii palety o wymiarach od 1000 × 800 do 1500 × 1000 mm przy ciężarze sztuki od 25 do 38 kg. Typowe palety drobnicowe stosowane w Danii, Norwegii i Szwecji posiadają wymiary 1600 × 1200 mm — w Holandii i Francji 1800 × 1200 mm — w Hamburgu 1600 × 1000 mm, a więc takie wymiary, jakie posiadają palety stosowane w portach polskich.

Poza zróżnicowaniem palet w zależności od materiałów, konstrukcji, wymiarów i ciężarów — dzielą się one na szereg typów. I tak rozróżniamy palety dwu i cztero - stronne (o czym wyżej była mowa); jednorazowego użycia (bezwrotne); zwrotne; podwójne i pojedyncze (składające się z dwu lub jednej płaszczyzny ładunkowej) — palety płaskie bez nadbudowy; palety z nadbudową z dźwzków; z nadbudową ze skrzyni składanej; palety, w których płaszczyzny wystają lub nie wystają poza wsporniki; palety odwracalne, szkieletowe (stalowe z dużym ażurem belek i wsporników) oraz palety „zabieraj i zostaw”, przy stosowaniu których można podejmować ładunek z paletą lub bez palety.

Szeroki wachlarz stosowanych obecnie palet w ZSRR, USA, Australii, Anglii, Francji, Szwajcarii, Szwecji, NRF, Finlandii, Belgii, Holandii, Norwegii, Danii, Austrii, Kanadzie, Polsce i innych państwach — nie wyklucza jednak zasady kierowania się przy wyborze palet następującymi generalnymi wytycznymi:

1) powierzchnia palety winna zapewnić maksymalne wykorzystanie siły nośnej układarki;

2) paleta musi mieścić się w drzwiach wagonu kolejowego, a długość jej nie powinna przekraczać połowy szerokości wagonu. Szerokość palety powinna być zbliżona do długości wideł układarki;

3) dopuszczalne jest, by płaszczyzny palety były nieco mniejsze od wymiarów paletowanego ładunku lub szeregu sztuk tworzących jednostkę ładunkową;

4) ilość typowych wymiarów palet powinna być minimalna — nie więcej jak 3 — 4, gdyż pomimo różnicowania drobnicy ta sama paleta odpowiada wielu różnym ładunkom;

5) należy dążyć, by ciężar palety był jak najmniejszy,

6) dla umożliwienia ważenia ładunków łącznie z paletami ciężar palety winien być uwidoczniiony na palecie;

7) ładunek na palecie nie powinien być ułożony wyżej niż na 1,5 m. Większa wysokość stosu, powiększając wysiłek robotników nakładających ładunki, zmniejsza ich wydajność. Ponadto unoszono wysoko ułożony na palecie trudnia kierowcy układarki dobrą widoczność w czasie jazdy.

8) przy układaniu ładunków na palecie w kilku warstwach, należy najwyższą warstwę „wiązać” w przeciwnym przypadku unoszono będzie mało stateczny;

9) wytrzymałość (nośność) palety powinna odpowiadać nośności stosowanych układek i ciężarowi przemieszczanych unosów oraz powinna uwzględniać obciążenie palety przez paletyzowany ładunek.

Różnorodność zagadnień związanych z rozwojem paletyzacji, a co najistotniejsze, wprowadzenie tego systemu w transporcie międzynarodowym spowodowało

konieczność ujęcia organizacyjnego tego problemu i wymiany doświadczeń, gdyż system paletyzacji w obrocie międzynarodowym wymaga stosowania palet znormalizowanych. Zagadnienie to jest, między innymi, przedmiotem badań Międzynarodowej Organizacji Normalizacji (International Organization for Standardization — czyli ISO).



Piętrzenie
spaletyzowa-
nej blachy.

ISO zajęła się sprawą konstrukcji i wymiarami palet w obrocie międzynarodowym od producenta do konsumenta w transporcie lądowym (kolejowym i samochodowym), rzecznym i morskim. Ponadto opracowuje definicje i nazwy poszczególnych typów palet, i szczegóły konstrukcyjne.

Wstępne prace w zakresie normalizacji palet i paletyzacji rozpoczęła ISO w roku 1948. Do dnia dzisiejszego odbyła ISO trzy konferencje w tej sprawie, przy czym: pierwszą w grudniu 1952 roku w Londynie, drugą w czerwcu 1954 roku również w Londynie oraz trzecią w czerwcu 1955 r. w Sztokholmie. Na konferencji w Sztokholmie udział brały następujące państwa: Belgia, Dania, Finlandia, Francja, NRF, Holandia, Szwajcaria, Szwecja, Anglia, Norwegia oraz szereg obserwatorów. Niezależnie od powyższego 19 państw — między innymi Polska — jest zainteresowanych w informacjach o wynikach pracy ISO w zakresie paletyzacji.

Na wszystkich konferencjach omawiane było zagadnienie palet i paletyzacji od strony:

— wymiarów palet,

— nośności, obciążenia oraz rezerw w wytrzymałości palet, typów i nomenklatury palet.

Zagadnienie to rozpatrywano w aspekcie transportu międzynarodowego i związanej z tym potrzeby standaryzacji palet szczególnie w transporcie kolejowym i samochodowym, z tym, że sprawę palet i paletyzacji w transporcie morskim przekazywano do przepracowania specjalnej grupie roboczej.

Za najodpowiedniejsze w obrocie międzynarodowym — kolejowym zostały uznane palety o wymiarach: 1200 × 1000, 1200 × 800 oraz 1000 × 800 mm, przy czym nośność tych palet winna wynosić 1000 kg przy przeładunku, a wytrzymałość 4000 kg przy składowaniu w stosach. Rezerwa w wytrzymałości powinna wynosić przy paletach nowych drewnianych 50 proc. przy przeładunku, 25 proc. przy piętrzeniu i składowaniu. Przy paletach stalowych odnośne cyfry winny wynosić 25 i 20 proc. Wysokość palet, licząc od dolnej krawędzi górnej płaszczyzny do zewnętrznej krawędzi dolnej płaszczyzny, nie powinna przekraczać 127 mm, wysokość zaś wsporników przy paletach drewnianych 99 mm. Odległość pomiędzy zewnętrzną stroną wspornika i krawędzią palety, czyli tzw. „skrzydło” winno wynosić 90 mm.

Dalej — ISO w swych rezolucjach stwierdza, że dolna płaszczyzna palety nie powinna być mniejsza niż 40 proc. powierzchni płaszczyzny górnej.

Jest rzeczą oczywistą, że równolegle z wprowadzeniem — tak w transporcie krajowym, jak i międzynarodowym — znormalizowanych palet, niezbędne staje się również znormalizowanie zasadniczych elementów układek, a w szczególności ich: nośności, długości — szerokości i wysokości, wysokości podnoszenia, długości widel jak również maksymalnego zmniejszenia promienia skrętu.

Niezależnie od powyższego, ostatnia konferencja ISO w Sztokholmie omówiła sprawę budowy najodpowiedniejszych dla paletyzacji typów magazynów, dochodząc do wniosku, że należy budować magazyny o jak najmniejszej ilości podpór i kolumn.

Przy omawianiu kierunków rozwoju paletyzacji zostało stwierdzone, że za najbardziej doskonały sposób organizacji przewozu należy uważać transport spaletyzowanych ładunków systemem „dom w dom”, tzn. ze składu wysyłającego do składu odbiorcy. Pod tym kątem dyskutowane jest wprowadzenie palet w obrotach międzynarodowych, kolejowych i morskich.

Efekty ekonomiczne uzyskiwane przy paletyzacji są niewspółmierne do nakładów i przynoszą bezpośrednio poważne korzyści państwu i zainteresowanym stronom. Mówi o tym w oparciu o bezpośrednie obserwacje — Kogan — Moliarczuk — Jefimow w książce pt. „Nowoczesna technika wykorzystania układek widłowych i żurawi”, E. S. Tooth w szeregu artykułów publikowanych w The Dock & Harbour Authority, a ostatnio dr Fr. Hegne w artykule „Palletization and its international problems at the beginning of 1954”, Dr Hegner stwierdza, że na manipulację 100 tonami nie spaletyzowanego ładunku drobnicowego, składającego się z 4.080 pojedynczych sztuk, zużyto 682 rob./godz., podczas gdy na manipulację tym samym ładunkiem przy spaletyzowaniu go na 77 paletach (zamiast 4.080 pojedynczych sztuk uzyskano 77 jednostek ładunkowych) — zużyto łącznie 203 rob. godziny. Tak więc wzrost wydajności na rob./godzinę przy paletyzacji jest bardzo znaczny.

5) zwiększenie globalnych kosztów wskutek konieczności zwrotnego przewozu pustych palet.

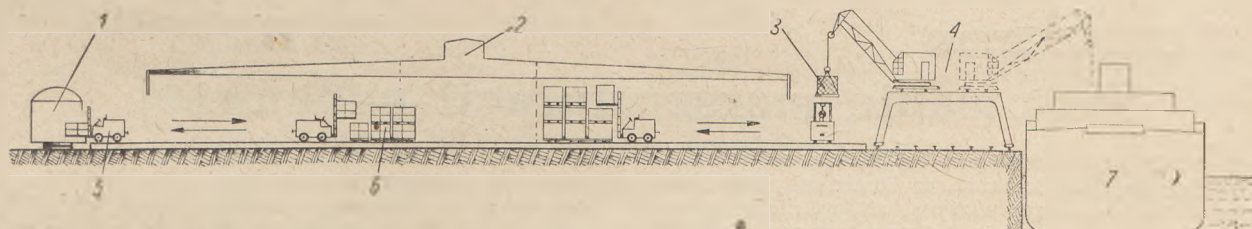
Należy ponadto dodać, że właściwe stosowanie podobnego sposobu organizacji przewozu ładunków drobnicy możliwe jest tylko w wypadku posiadania przez zainteresowanych układek, którymi można operować w krytych wagonach kolejowych, które znowu muszą posiadać odpowiednią szerokość i wysokość oraz drzwi i wytrzymałe podłogi.

Jednakże wydaje się, że korzyści jakie przynosi paletyzacja — niższe koszty i skrócony czas przeładunków — znacznie przewyższają straty wynikające z tych wad.

Na potwierdzenie powyższego niech posłuży fakt, że ostatnio Brytyjska Komisja Transportowa opublikowała zarządzenie, zgodnie z którym koleje brytyjskie nie będą pobierały opłat za przewóz palet, na których znajduje się ładunek oraz za przewóz palet zwracanych do wysyłającego. W związku z tym, że transporty towarów przewożonych na paletach wagonami towarowymi pobierana jest opłata za przewóz tylko za wagę towaru i opakowania z wyłączeniem wagi palet.

W polskich portach morskich system paletyzacji został zapoczątkowany w r. 1951. Do chwili obecnej szeregi ładunków drobnicowych — jak na przykład cement, poważna ilość skrzyń, krat i kartonów, beczki, bębny, wiązki, metale kolorowe, drut, skóry i inne — przeładowywany jest w relacjach lądowych, burtowych i składowych w unosach spaletyzowanych. Palety w naszych portach morskich służą zarówno jako część składowa pakietu spaletyzowanego oraz jako sprzęt przeładunkowy, przy zastosowaniu którego przeładowywany jest ładunek przez linie burtowe.

Przy krótkich odległościach dowożenia (50 — 60 m) stosuje się do transportu układek widłowe przy odległościach dowożenia powyżej 60 m najczęściej stosowanym systemem pracy jest współdziałanie wózka akumulatorowego z układarką. W tym wypadku unos spaletyzowany przemieszczany jest ze stosu w magazynie przez układarkę na platformę wózka akumulatorowego, który z kolei dowozi ładunek w zasięg dźwigu nabrzeżnego celem przemieszczenia do ładowni statku. W rela-



Schemat technologii przeładunku skrzyń lub krat przy zastosowaniu układek w relacji wagon-magazyn-burta: 1 — wagon kolejowy, 2 — magazyn drobnicowy, 3 — spaletyzowany unos, 4 — drobnicowy żuraw bramowy, 5 — układarka widłowa, 6 — stos spaletyzowanych skrzyń, 7 — statek.

Obok zasadniczego efektu, wyrażającego się w szybkości przeładunku, należy tu wspomnieć jeszcze szereg korzyści jakie przynosi paletyzacja:

— wyeliminowanie ciężkiej pracy fizycznej robotników,

— zmniejszenie ilości robotników przeładunkowych na poszczególnych odcinkach pracy,

— niższe koszty samego przeładunku,

— zmniejszenie uszkodzeń ładunków,

— zabezpieczenie przed kradzieżą, oraz w transporcie morskim,

— oszczędności dla floty w postaci sprawnej i szybkiej obsługi statków w porcie.

Obok zalet, system ten posiada jednak szereg zasadniczych wad. Najważniejsze z nich są:

1) konieczność zakupu przez nadawcę, przewoźnika kolejowego względnie samochodowego, port, przewoźnika morskiego i odbiorcę (po wykonanym transporcie morskim) poważnej ilości układek i palet;

2) zwiększenie ciężaru ładunku o wysokość ciężaru palety,

3) zmniejszenie wykorzystania ładowności wagonów i przestrzeni ładowniczej statków,

4) potrzeba zatrudnienia specjalnego personelu dla gospodarki taborem palet,



Przeładunek drobnicy workowanej.

cjach odwrotnych, a więc w relacji burta — magazyn lub burta — plac dźwig po przeniesieniu ładunku przez linię burtową składa unos spaletyzowany na wózek, który

dowozu go do magazynu na miejsce składowania. Tam układarka podejmuje unos wraz z paletą z platformy wózka akumulatorowego i piętrzy w stos na wysokość najczęściej 3 — 4 kondygnacji, co uzależnione jest od dozwolonego obciążenia na metr kwadratowy powierzchni składowej, zasięgu wysokości układarki oraz właściwości towaru.

Jako na dalszy etap rozwoju paletyzacji w transporcie przez nasze porty należy wskazać na konieczność rozważenia dwóch zagadnień:

1) zastosowania paletyzacji w transporcie morskim: zgodnie z zasadą „dom w dom”;

2) zastosowania systemu paletyzacji w transporcie kolejowym i barkowym pomiędzy producentem a portem.

Paletyzacja w transporcie morskim „dom w dom” nie wydaje się w obrotach naszych portów słuszną. Wynika to z faktu, że większość obrotów naszego handlu zagranicznego jest związana raczej z żeglugą dalekomorską, dla której system paletyzacji nie przynosi specjalnych korzyści. Biorąc bowiem pod uwagę, że czas przeładunku stanowi w żegludze dalekomorskiej nieznaczną część czasu całej podróży, oszczędności na czasie przeładunku są niewspółmierne w stosunku do strat w przestrzeni ładownej z powodu miejsca zajmowanego przez palety. Wydaje się natomiast słuszne wprowadzenie na podstawie szerokich w tym zakresie doświadczeń na kolejach w ZSRR, Anglii, Szwajcarii i innych państwach, systemu paletyzacji pomiędzy producentami a portem — do ładowni statku lub z ładowni statku do odbiorcy na zapleczu w kraju.

Takie rozwiązanie, choć trudne do wykonania i kosztowne w okresie jego wprowadzania, może przynieść poważne wspomniane poprzednio korzyści gospodarcze.

W okresie początkowym należy przede wszystkim

przystąpić do paletyzacji ładunków, przy transporcie których pojemność ładunkowa wagonu nie jest w pełni wykorzystana ze względu na ich ciężar, jak np. cementu i metali kolorowych oraz szeregu wyrobów żeliwnych itp., nadsyłanych do portów przez polskie huty. Przykładem zastosowania takiej zasady może być przywóz do portu Gdynia spaletyzowanych podkładek kolejowych, produkowanych przez jedną z naszych hut.

System paletyzacji ładunków spowodowałby zasadnicze zmiany w dotychczasowych sposobach pracy przeładunkowej szeregu przedsiębiorstw. Inicjatywa w tym zakresie ze względu na dotychczasowe osiągnięcia powinna wyjść od Zarządów Portów i powinna być szeroko przedyskutowana przez wszystkich zainteresowanych.

Punktem wyjścia dla standardów jest konieczność oszczędnego układania unosów spaletowanych w środkach transportowych (wagonach kolejowych, barkach). Stąd najwięcej uwagi należy poświęcić wymiarom palet oraz odległości między górną a dolną płaszczyzną palety, licząc od zewnętrznych krawędzi powierzchni.

Dla pełnego wykorzystania udźwigu żurawii, a tym samym dla uzyskania lepszych wyników w przeładunkach należy stosować w portach przy systemie paletyzacji specjalne szety, umożliwiające przemieszczanie przez linie burty „podwójnych” unosów (na jednej szecie dwa unosy spaletowane). W tym przypadku szeta służy jako sprzęt przeładunkowy i po wyładunku w ładowni wraca na ląd z pustymi paletami do ponownego użytku.

Doświadczenia w tym zakresie przeprowadzone przy przeładunku cementu przez Zarząd Portu Gdańsk i Zarząd Portu Gdynia przyniosły rekordowe wydajności, a mianowicie co najmniej 300 proc. wzrost wydajności w stosunku do poprzednio stosowanej technologii przeładunku.

TRANSPORTOWCY PISZA...

ALEK. SZNAJDER (Warszawa)

Stosowanie marszrutyzacji nadawczej

Marszrutyzacja przewozów jest podstawowym środkiem zmierzającym do skrócenia obrotu wagonów: dostawy ładunków. Przez właściwe stosowanie marszrutyzacji kolej uzyskuje coraz to nowe rezerwy wagonowe, a dla gospodarki narodowej marszrutyzacja przewozów zwalnia ze sfery obrotu duże wartości dóbr materialnych. Przyjmując, że czas przebiegu przesyłki węgla na przykład pomiędzy Bytomiem a Szczecinem drogą na Pyskowice, Brochów, Poznań, Krzyż — pociągami towarowymi nie zmarszrutyzowanymi w normalnych warunkach trwa przeciętnie 34 godzin, a czas obrotu wagonów między tymi stacjami wynosi średnio 86 godzin, tj. 3,58 doby — to obrót wagonów (ładownych i próżnych) pociągami zmarszrutyzowanymi trwa około 72 godzin, tj. średnio 3 doby, a więc współczynnik obrotu tych wagonów jest o 0,58 doby krótszy. W wyniku więc stosowania marszrutyzacji w przemyśle węglowym przyspieszamy czas dostawy węgla przeciętnie o 0,5 doby, wskutek czego ilość węgla, będącego w drodze, zmniejsza się o połowę dobowego naładunku węgla na sieci PKP. Daje to oszczędność w taborze kolejowym (wagonach i parowozach), obniża koszty eksploatacyjne kolei przez zmniejszenie pracy manewrowej na stacjach rozrządowych oraz koszty na rozbudowę tych stacji. Wówczas praca manewrowa staje się niepotrzebną wskutek zmniejszenia ilości przerabianych na tych stacjach wagonów i przepuszczenia ich w pociągach marszrutowych.

Możliwości stosowania marszrutyzacji przewozów na PKP są duże. Około 70% całego naładunku stanowią towary masowe, jak węgiel, koks, ruda, żwir, ka-

mień, piasek, cement, cegła, zboże, drzewo, produkty rolnicze jak ziemniaki i buraki itp.

Naładunek tych towarów powinien być planowy, a przewóz w przeważnej części dokonywany w marszrutach. Instrukcja w sprawie operatywnego planowania przewozu ładunków kolejami normalnotorowymi zobowiązuje resorty gospodarcze do składania Ministerstwu Kolei operatywnych kwartalnych planów naładunku. Jednocześnie z tymi planami ministerstwa te zgodnie z przepisami o przewozie ładunków w marszrutach nadawczych i stopniowanych (załącznik 7 do DKP) powinny złożyć Ministerstwu Kolei projekt planu przewozu ładunków w marszrutach na dany kwartał z rozbićciem na miesiące i ze wskazaniem rodzaju ładunków, dyrekcyj nadania, głównych nadawców i procentu od ogólnej ilości masy poszczególnych ładunków zaplanowanych na dany kwartał. Z obowiązku tego wywiązały się w r. 1955 jedynie Ministerstwa: Górnictwa, Hutnictwa, Budowy Miast i Osiedli oraz Budownictwa Przemysłowego, składając plany kwartalne zaledwie na 10,8% masy w stosunku do zaplanowanego załadunku ogólnej masy towarowej.

Niektóre ministerstwa, zobowiązane do planowania, nie składają projektu planu przewozu ładunków w marszrutach, jakkolwiek nadawcy podlegli tym ministerstwom wysyłali ładunki w marszrutach. Np. Ministerstwo Handlu Zagranicznego załadowało w I półroczu 1955 r. 11% uruchomionych w tym okresie pociągów marszrutowych, jednak kwartalnych projektów planu marszrut nie składało.

Resorty te, uwzględniając postanowienia § 6 załącznika 7 do DKP, które nakładają kary umowne za nie-

załadowanie planowanych marszrut nadawczych, wola ich nie planować, a ładować doraźnie, wiedząc, że i tak dostaną premię za załadowanie tych marszrut. Stacje bowiem wydają zaświadczenia na marszrut załadowane, bez względu na to czy marszrut te były planowane czy nie.

Niejasne postawienie tej sprawy w przepisach zezwala na dowolną ich interpretację. Przepisy te w § 7 załącznika nr 7 do DKP postanawiają, że premię wypłaca się nadawcom za wszystkie marszrut załadowane planowo i „nadplanowo”.

Należałoby wyraźnie określić pojęcie marszrut „nadplanowych”, to jest takich, które nadawcy zorganizują dodatkowo z ładunków nie ujętych w złożonym przez nich projekcie kwartalnym planu marszrut. Marszrut takie powinny być specjalnie premiowane. Nadawcy, którzy marszrut nie planują, a załadują marszrut, powinni otrzymywać premię stosunkowo niższą od premii za marszrut planowane. Zmusiłoby to nadawców do obowiązkowego składania planów marszrutowych i ułatwiło kolei prawidłowe planowanie przewozów oraz umożliwiło racjonalną gospodarkę parowozami, drużynami pociągowymi i wagonami towarowymi.

Marszrutyzacja nadawcza stanowi bardzo niski procent w stosunku do ilości kursujących na sieci pociągów, z których ładunków można by zestawiać marszrut. W marszrutach nadawczych i stopniowanych uruchomiono w r. 1954 zaledwie 6,3% pociągów marszrutowych, a w I półroczu 1955 r. — 7,5% w stosunku do ilości kursujących na sieci PKP pociągów dalekobieżnych i z ładunkami masowymi.

Przypatrzmy się jak wygląda naładunek marszrut przez poszczególne resorty w świetle cyfr w latach 1954 i 1955 w stosunku do ogólnej ilości załadowanych marszrut nadawczych i stopniowanych na sieci PKP: Ministerstwo Górnictwa łącznie z Ministerstwem Hutnictwa załadowały węgla i koksu w r. 1954 — 70%, a w I półroczu 1955 — 81% ogólnej ilości uruchomionych marszrut, natomiast pozostałe resorty:

Min. Handlu Zagranicznego	w r. 1954 — 11.00% a I półr. 55 — 11.09%
Min. Budownictwa Przemysłowego	w r. 1954 — 4.40% a I półr. 55 — 2.43%
Min. Budow. Miast i Osiedli	w r. 1954 — 1.04% a I półr. 55 — 1.24%
Min. Kolei	w r. 1954 — 3.30% a I półr. 55 — 1.69%
Min. Przemysłu Maszynowego	w r. 1954 — 0.15% a I półr. 55 — 0.07%
Min. Przemysłu Chemicznego	w r. 1954 — 0.02% a I półr. 55 — 0.04%
Min. Przemysłu Roln. i Spożyw.	w r. 1954 — 0.13% a I półr. 55 — 0.15%
Min. Przemysłu Mat. Budowl.	w r. 1954 — 0.40% a I półr. 55 — 1.17%
Min. Leśnictwa	w r. 1954 — 0.15% a I półr. 55 — 0.18%
Min. Transp. Lotn. i Drog.	w r. 1954 — 0.15% a I półr. 55 — 0.22%
Min. Przemysłu Drobnego	w r. 1954 — 0.38% a I półr. 55 — 0.15%
Min. Żeglugi	w r. 1954 — 0.70% a I półr. 55 — 0.43%
Min. Skupu i Kontrakt.	w r. 1954 — 0.06% a I półr. 55 — 0.09%
Centrala Przem. Naft.	w r. 1954 — 0.28% a I półr. 55 — 0.53%

Z powyższego zestawienia wynika, że największą ilość marszrut organizuje stale Ministerstwo Gór-

nictwa i dlatego dyrekcja Stalinogrodzka wykazuje w marszrutach nadawczych stale tendencję zwyżkową.

Inne resorty organizują marszrut dorywczo bez planu, jeszcze inne jak Ministerstwo Energetyki, Przemysłu Lekkiego, Handlu Wewnętrznego, Przemysłu Drzewnego i Papierniczego, Przemysłu Mięsnego i Mleczarskiego i CRS „Samopomoc Chłopska” zupełnie nie planują i nie organizują marszrut.

Nadawcy ładunków, które można by przewozić w marszrutach, wyjaśniają, że naładunek marszrut uniemożliwiają im ich Centralne Zarządy Zbytu wskutek nie nadsyłania odpowiednich zleceń. Nadsyłane zlecenia nie pozwalają na kalendarzowy naładunek wagonów, z których można by w pewnych dniach zestawiać marszrut.

Słaba ilość marszrut organizowanych przez nadawców jest często wynikiem trudności technicznych. Brak odpowiedniego frontu naładunkowego na bocznicach i punktach ładunkowych, brak mechanizacji ładunku i odpowiedniej ilości sił roboczych oraz środków transportowych, brak potrzebnej ilości torów na bocznicach, umożliwiających zestawienie marszrut, — wreszcie zła często organizacja pracy naładunkowej na bocznicach — oto trudności w organizowaniu marszrut u nadawców i w odbiorze marszrut u odbiorców.

Przy organizowaniu marszrut nadawcy muszą mieć na uwadze zdolność wyładunkową i wielkość frontów wyładunkowych odbiorców. Marszruta wtedy tylko spełni swoje zadanie, jeśli przyspieszy obrót wagonów i dostawę ładunków. Wysyłka ładunków pociągami marszrutowymi do odbiorców, nie rozporządzających odpowiednim frontem wyładunkowym, może spowodować dłuższe postoje wagonów przed wyładowaniem, które pochłona wagonogodziny uzyskane przez skrócenie czasu postoju pociągów marszrutowych na stacjach technicznych. Resorty organizujące marszruty niekiedy z miejsca żądają wydłużenia terminów wolnych od postojowego dla wyładunku marszrut, nie przeprowadzając żadnej analizy możliwości przyspieszenia wyładunku.

Mając na uwadze wygospodarowanie coraz to nowych rezerw wagonowych przez stosowanie marszrutyzacji przewozów zostały wprowadzone, jak wiadomo, dekretem o przewozie przesyłek kolejami premie dla nadawców za organizowanie marszrut z miejsc załadowania i dla odbiorców za terminowy wyładunek marszrut. Dyrekcja Stalinogrodzka, na której zestawia się największą ilość marszrut, wypłaca nadawcom około pół miliona złotych premii miesięcznych. Korzystają z nich głównie nadawcy z resortu Górnictwa, największego klienta kolei. Ale premia jest tylko bodźcem do organizowania marszrut, z których korzysta cała gospodarka narodowa. Powinni to mieć na uwadze nadawcy i organizatorzy marszrut. Odwoływanie zamówień i zrywanie zaplanowanych marszrut, wówczas kiedy kolej przygotowała z trudem odpowiednie wagony, zabezpieczyła dla marszrut parowcezy i drużyny, jest łamaniem dyscypliny przewozowej.

W obecnym okresie czasu marszrutyzacja ma szczególnie ważne znaczenie. Wobec wzmożonego naładunku następuje wzmożone zapotrzebowanie na wagony, których obrót powinien być skrócony do osiągalnych możliwości. Dokonać tego można tylko przez przyspieszony naładunek i wyładunek wagonów oraz skrócone przebiegi i postoje ich na stacjach technicznych. Najbardziej sprzyja temu zadaniu marszrutyzacja. Klienci kolei powinni więc dążyć jak najwięcej starań w planowaniu i organizowaniu marszrut nadawczych.

UWAGA TRANSPORTOWCY

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

J. BUJNIEWICZ (Warszawa)

O centralizację przewozów

Omawiane obecnie problemy koncentracji transportu resortowego wiążą się ściśle z zagadnieniem centralizacji przewozów. Jeżeli scalone przedsiębiorstwa transportu branżowego przejmą pełne wykonanie planów przewozowych swoich zleceniodawców przy pomocy scentralizowanej służby dyspozytorskiej — zapewni to wyraźne korzyści eksploatacyjne i niższe koszty w porównaniu do nie skoordynowanej pracy rozproszonych komórek „taboru własnego”. Korzyści te w postaci podwyższenia współczynników wykorzystania taboru, przebiegu i ładowności są bezsporne. Występują przy wózce i rozwózce wszelkich materiałów i towarów oraz przy odbiorze z różnych central handlowych i hurtowni. Ponadto eliminują kosztowne przygotowania taboru i ładowaczy, które są utrzymywane przez drobne gospodarstwa transportowe dla zapewnienia terminowego rozładunku wagonów w godzinach nadliczbowych i w dni świąteczne — pomimo, że ładunki te częstokroć nadchodzą nieregularnie i dorywczo.

To zgrupowanie przewozów szeregu zleceniodawców można by nazwać niejako automatyczną centralizacją przewozów, która jest prostym wynikiem koncentracji transportu resortowego.

Jeżeli jednak centralizacja przewozów daje w produkcji przewozowej niższe ceny jednostkowe oraz niższe koszty ogólne wykonanych usług wydaje się rzeczą słuszną, a nawet konieczną, aby w miarę dojrzewania warunków nie zatrzymać się w pół drogi, lecz przeprowadzić ją konsekwentnie do końca. Bowiem ta centralizacja przewozów, która występuje przy zorganizowanym transporcie branżowym, ma ściśle określone granice. Np. tabor podległy Ministerstwu Bud. Przem. i Ministerstwu Bud. Miast i Osiedli, jak również tabor innych resortów, odbierają każdy na swoją rękę te same materiały, z tych samych central handlowych, hurtowni, zakładów przemysłowych, cegielni, wytwórni tleniu itd. itd. Gdyby nawet znikł zupełnie „tabor własny” drobnych gospodarstw i występowały tylko większe przedsiębiorstwa transportu branżowego — odbiór i dostawa zachowałyby przy obecnym systemie te same cechy marnotrawstwa, jakie panowały przy dostawach rozdrobnionym taborom własnym. Zmieniłaby się tylko skala strat niewykorzystanych rezerw, lecz źródło tych strat pozostałoby nadal nietknięte.

Przy obecnych warunkach zbytu dystrybutorzy i producenci nie są zainteresowani w zorganizowaniu sprawnego odbioru i dostawy materiałów i towarów, sprzedawanych loco skład, ponieważ cały ciężar odbioru i dostawy spada na nabywców oraz ich organizacje przewozowe. Główne braki i trudności, jakie występują obecnie, dałyby się streścić następująco:

1) Niewystarczający personel placowo-składowy, przez co część robocizny zostaje przerzucona na transport odbiorców i powoduje długotrwały przestój taboru, związany z przygotowaniem i wydaniem materiału.

2) Rozdzielniki i awizy na odbiór materiałów i towarów mają okresową ważność. Brak ścisłych harmonogramów dziennych wydania materiałów wpływa na zgłaszanie się odbiorców w dowolnych terminach w ramach wyznaczonego okresu, co powoduje natłok pojazdów i odbiorców oraz przestój środków transportowych.

3) Rozdzielniki i awizy na różne asortymenty i rodzaje materiałów, znajdujących się w składzie, są przekazywane do odbiorców w sposób nieskoordynowany, tzn. nie jednocześnie, lecz w różnych terminach, zależnych od widzi-mi-się i sposobu pracy referentów branżowych, co wpływa na niewykorzystanie ładowności zgłaszających się pojazdów ciężarowych i zwiększa częstotliwość odbioru oraz przestoje taboru.

Wysokie przestoje taboru, w skali 55—60% czasu pracy, są w znacznym stopniu uzależnione od omówionych przyczyn. Przeshkody te mogą być usunięte w drodze zmiany obowiązującej obecnie zasady zbytu loco

skład na franco magazyn odbiorcy. Jeżeli dostawca będzie ponosił koszty przewozu do magazynu odbiorcy — przejmie również wszystkie ciężary, wynikające z wadliwej organizacji swojej pracy. Sam będzie zlecał przewozy według swego planu zbytu i ponosił z tego tytułu takie koszty, na jakie zasłuży. W tym tkwi cała wyższość i niezawodność systemu franco magazyn odbiorcy. Poza tym zostałyby ujednolicona zasada sprzedaży „franco” tak w dostawach tych samych artykułów koleją, jak i trakcją samochodową. Pamiętamy przecież niedawne czasy, gdy odbiorca płacił frachty kolejowe. A więc nie należy obawiać się jakichś zakłóceń przy wprowadzeniu konsekwentnego ujednolicenia zbytu, które dla transportu może stworzyć dalszą bazę centralizacji przewozów.

Dla zrealizowania koncepcji omawianej centralizacji przewozów byłoby niezbędne rozstrzygnięcie i uregulowanie następujących zagadnień organizacyjnych:

a) Wprowadzenie do cenników składowych nowej ceny franco magazyn odbiorcy. Cena ta winna uwzględnić średnią normę kosztu załadunku i przewozu, obliczoną na podstawie obowiązującego cennika robót przeładunkowych i taryfy przewozowej.

b) Do obsługi scentralizowanych w omówiony sposób przewozów może być powołane jedynie ponadbranżowe przedsiębiorstwo transportu publicznego, które wykona te przewozy na rzecz przedsiębiorstw oraz instytucji, podległych różnym resortom.

c) Jako naturalne tereny realizacji usprawnionej organizacji dostaw samochodowych franco magazyn odbiorcy, mogą wchodzić w grę w pierwszym rzędzie zwarte okręgi przemysłowo-handlowe jak Warszawa, Górny Śląsk, Łódź, trójmiasto nadmorskie itp.

d) Najbardziej właściwą drogą do powstania odpowiednich przedsiębiorstw transportowych może być przejęcie i scalenie przez Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego pewnych przedsiębiorstw i baz transportowych z różnych resortów na określonym terenie.

Walory ekonomiczne centralizacji przewozów nie wymagają uzasadnienia i uważać je można za udowodnione. Ponadto obok obniżki kosztów ogólnych transportu i przyspieszenia oraz usprawnienia obrotu materiałów i towarów — powołanie do życia przedsiębiorstw transportu publicznego dla obsługi centralizowanych przewozów odegra rolę regulatora pewnych dysproporcji i sprzecznych interesów, które się wyraźnie w ostatnich czasach zarysowały pomiędzy PKS-em i transportami resortowymi.

Zagadnienie to było przedmiotem rozważań na kwietniowej naradzie planowania transportu. Chodzi o to, że coraz częściej występuje konflikt interesów PKS i transportu branżowego. Okresy przeciążenia pracą przeplatają się z okresami luzów tak w PKS, jak i w przedsiębiorstwach branżowych. To jednak, że na pewnych terenach tak PKS jak i tabor resortowy mają okresowo za mało lub za dużo roboty, nie świadczy najczęściej o złym rozdziale nowego taboru, lecz raczej wskazuje na nieaktualny już na obecnym etapie, podział zakresu czynności pomiędzy te dwa rodzaje transportu.

Te rozbieżności interesów wymagają koordynacji nie urzędniczo-administracyjnej, jaką mogą dać Wydziały Kom. Drog. PWRN, lecz operatywnego wkroczenia transportu publicznego o znacznie większym ciężarze gatunkowym i szerszym zakresie pracy, niż to, co obecnie reprezentuje PKS.

Wydaje się rzeczą pewną, że powołanie do życia przedsiębiorstw transportu publicznego dla obsługi scentralizowanych przewozów franco magazyn odbiorcy przedstawia najkorzystniejsze widoki rzeczowej i operatywnej koordynacji omówionych sprzeczności. W takim układzie mogłby stracić swoją ostrość, formalny i częstokroć nieżywiwy, zakaz wyjazdu poza granice powiatu. Zwłaszcza, gdy PKS nie jest w stanie wykonać zleconego przewozu, lub gdy odmawia przyjęcia

rozwózki ładunku przy kilku zrzutach w punktach, nie leżących na uczęszczanej trasie.

Przy ciągle wzrastającym nasileniu w środki transportowe organizacji przewozowych poszczególnych resortów z jednej strony oraz wyraźnych natężeniach sezonowych, cechujących ich przewozy — obecny potencjał 14% transportu publicznego nie może nawet mieć

ambicji odegrania roli czynnika koordynującego naturalne i nieuniknione w pewnych okresach przerosty i niedobory.

Toteż wszystko przemawia za niezwłocznym wzięciem na warsztat organizacyjny stopniowego realizowania dalszej centralizacji przewozów w gestii transportu publicznego.

DZIAŁ INFORMACYJNY*)

ZAPEWNIENIE WYKONANIA PRZEWOZÓW JESIENNYCH KOLEJAMI NORMALNOTOROWYMI

W ostatnim czasie zostały podjęte dwie uchwały Prezydium Rządu, zmierzające do zapewnienia wykonania przewozów jesiennych na kolejach normalnotorowych. Jedna z nich z dnia 23. IX. br. w sprawie zapewnienia wykonania przewozów jesiennych przez Polskie Koleje Państwowe w r. 1955, druga z dnia 24. IX. br. w sprawie operatywnego planu przewozu ładunków kolejami normalnotorowymi na IV kwartał 1955 r.

Uchwały Rządu stawiają przed aparatem kolejowym oraz przed pracownikami służb transportowych odpowiedzialne zadania, zmierzające do podniesienia pracy transportu na wyższy poziom oraz sprawnego wykonania przewozów kolejowych w trudnym okresie szczytowych przewozów.

W wyniku realizacji uchwały Prezydium Rządu — Polskie Koleje Państwowe powinny w okresie IV kwartału osiągnąć odpowiednią regularność ruchu pociągów, zwiększyć, tam gdzie to jest potrzebne, zdolność przelotową odcinków i przepustowość stacji kolejowych. W szerokim zakresie powinno stosować się w organizacji przewozów drobnicowych wagony zbiorowe bezpośrednie, a w zakresie operacji ładunkowych — podwójne operacje wagonowe. Jeżeli tego będzie wymagać racjonalne wykorzystanie wagonów, nastąpić powinno uwielokrotnienie planów obsługi punktów ładunkowych.

W celu umożliwienia jednostkom gospodarczym terminowego dokonywania czynności ładunkowych oraz w celu usprawnienia pracy w tym zakresie zostanie zarządzone przedłużenie czynności ekspedycyjnych stacji kolejowych, odpowiednio do potrzeb, aż do pracy całodobowej włącznie. Zostaną również podjęte odpowiednie kroki, zmierzające do zapewnienia warunków pracy w porze nocnej na torach ogólnoładunkowych, a także zostanie zorganizowana właściwa awizacja i przedawizacja przesyłek bez względu na porę dnia.

Poszczególni ministrowie, a także prezes Zarządu Głównego CRS „Samopomoc Chłopska“ oraz prezes Zarządu Głównego CZSP, których podległe jednostki korzystają z usług przewozowych kolei, zostali zobowiązani do wydania odpowiednich zarządzeń, nakazujących zaostrzenie dyscypliny przewozowej w okresie wzmożonych przewozów jesiennych.

Dotyczy to przede wszystkim:

1. terminowego składania na stacjach planów miesięcznych i 5-dniowych oraz ich właściwego wykonywania,
2. wykonywania prac ładunkowych w godzinach ustalonych dla danej stacji,
3. zorganizowania dyżurów w zakładach pracy dla odbioru zawiadomień o przybyciu przesyłek, odpowiednio do zadań stacji,
4. bezwzględnego przestrzegania terminów załadunku i wyładunku przesyłek,
5. przestrzegania równomierności załadunku w ciągu tygodnia, miesiąca i kwartału,
6. stosowania w najszerszym zakresie racjonalnego ładowania wagonów i formowania marszrut nadawczych i stopniowanych,
7. przestrzegania norm ładunkowych,

Informacje zamieszczone w tym dziale nie mają charakteru urzędowego.

8. bezwzględnego przestrzegania przez odbiorców obowiązku oczyszczania wagonów po wyładunku,

9. bezwzględnego zwrotu przez odbiorców przyborów ładunkowych po wyładunku wagonów,

10. eliminowania przewozów nieracjonalnych (krzyżujących się na zbyt krótkich odległościach, lub zbyt dalekich oraz przeekspediowania wagonów).

Uchwała Prezydium Rządu zobowiązuje ministerstwa gospodarcze do organizowania, w okresie trwania przewozów jesiennych, specjalnej akcji inspekcyjnej, w celu zwalczania przejawów łamania dyscypliny przewozowej. Zostaną zaostrzone postanowienia, dotyczące ograniczenia przewozów stacyjnych w tym kierunku, aby dokonywano tych przewozów jedynie w niezbędnych przypadkach. Resorty gospodarcze będą w pełni zainteresowane sprawą podniesienia na wyższy poziom dyscypliny przewozowej, przy czym przyznano kolei prawo zmniejszania limitów wagonów tym resortom, które, przez naruszenie dyscypliny przewozowej, spowodowały zmniejszenie zdolności przewozowej kolei.

W okresie trwania przewozów jesiennych powinny być ograniczone przewozy żwiru, piasku i pospółki do ilości niezbędnych dla zaspokojenia potrzeb produkcji bieżącej i podobnie został wydany zakaz poza nielicznymi wyjątkami przewozów słomy i siana w stanie nieprasowanym. Jedynie słoma zbożowa dla kopcowania ziemniaków może być przewożona zgodnie z przydzielonymi limitami wagonów, w innych przypadkach, na przewóz słomy w stanie nieprasowanym może udzielić zgody Minister Kolei na wniosek zainteresowanego Ministra.

Ministerstwa Przemysłu Rolnego i Spożywczego i Państwowych Gospodarstw Rolnych oraz Zarząd Główny CRS „Samopomoc Chłopska“ zostały zobowiązane do wydania zarządzeń zmierzających do ładowania buraków cukrowych do wagonów bezpośrednio z wozów we wszystkich przypadkach, gdy istnieją możliwości takiego załadunku, a także do wskazywania przez nadawców w listach przewozowych wag buraków cukrowych wg wag wozowej. Organa PKP będą ważyć na wagach kolejowych buraki cukrowe, w tych wszystkich przypadkach, gdy na stacjach nadania są wagi kolejowe, a nie ma wag wozowych lub, gdy buraki ładuje się do wagonów bezpośrednio z przym buraczanych.

Przewozy szeregu ładunków powinny być tak zorganizowane, aby praca załadunkowa odbywała się również w dni wolne od pracy. I tak naładunek: węgla, cegły, żwiru, kamienia, kamienia wapiennego, wapna, piasku, żużla, cementu, zboża, ziemniaków, buraków, nawozów sztucznych i drewna powinien odbywać się w dni wolne od pracy w wysokości co najmniej 50 proc. średnio dziennej normy załadunku dnia roboczego.

Uchwała Prezydium Rządu daje szereg zobowiązań dotyczących usprawnienia przewozów w zakresie zaopatrzenia hutnictwa oraz zbytu węgla. W związku z pracą w niedziele i święta uznaje się za uzasadnione przekroczenia z tego tytułu funduszu płac. Podobnie i kwoty przekroczeń z tego tytułu nie podlegają wliczeniu do przekroczenia funduszu płac, które w myśl postanowień uchwały nr 356/54 z dnia 29. V. 1954 r. o warunkach wypłaty premii za wykonanie planów produkcyjnych, powoduje zmniejszenie premii uzyskanej za osiągnięcia produkcyjne. Również zobowiązuje się odpowiednie resorty do zapewnienia codziennych wypłat zarobków dla dorywczo zatrudnionych przy pracach ładunkowych.

Dla sprawnego zorganizowania łączności — Ministerstwo Łączności przedłużył czas obsługi telefonicznej w punktach wskazanych przez kolej i zainteresowane resorty, a to w celu zastosowania w najszerszym zakresie przedawizacji i awizacji przesyłek kolejowych w godzinach pozasłużbowych oraz umożliwienia operatywnej kontroli wykonania planu załadunku przez poszczególne przedsiębiorstwa.

Uchwała Prezydium Rządu zwraca uwagę, na konieczność szczególnego zabezpieczenia sprawnego przewozu następujących ładunków:

1. buraków, ziemniaków i innych płodów rolnych,
2. żywca i towarów łatwo psujących się,
3. węgla na potrzeby kraju i eksport,
4. rudy żelaznej dla zaopatrzenia hut,
5. cementu, kamienia wapiennego i wapna.

W związku z tym, że w okresie IV kwartału mogą występować niskie temperatury, zwraca się uwagę na konieczność stosowania materiałów, niezbędnych do ochrony ładunków przed zamarznięciem w czasie przewozu. Zaleca się stosowanie w tym celu trocin, wapna, słomy, soli itp., a także zaopatrzenie odbiorców w odpowiednie narzędzia i urządzenia potrzebne dla terminowego wyładunku zamierzonych w drodze towarów. Istotne są postanowienia uchwały Prezydium Rządu z dnia 24. IX. 55 r. zmierzające do likwidacji przewozów wtórnych węgla i koksu oraz cegły (z wyjątkiem cegły ogniotrwałej i innych wyrobów ogniotrwałych) i cementu. Zakazuje się wykonywania tego rodzaju przewozów, przy czym zezwolenie na przewozy wtórne może wydać jedynie PKPG po porozumieniu z Urzędem Rady Ministrów. Zakaz dokonywania tego rodzaju przewozów nie dotyczy przewozów dokonywanych przy transporcie łamanym kolejowo-wodnym. Odpowiednie postanowienia uchwały przewidują, że nadawcami przesyłek węgla i koksu mogą być jedynie jednostki podległe ministrom Górnictwa Węglowego, Hutnictwa i Kolej, nadawcami przesyłek cementu mogą być w zasadzie tylko cementownie i jednostki podległe Ministrowi Przemysłu Materiałów Budowlanych, w zakresie cegły — jednostki produkujące cegłę lub uzyskujące ją z rozbiórki.

Postanowienia omówionych wyżej uchwał Prezydium Rządu powinny, przez ustalenie konkretnych zadań dla nadawców, odbiorców oraz przewoźnika, pomóc w sprawnym przeprowadzeniu przewozów jesiennych na kolejach.

Z. W.

NORMY EKSPLOATACYJNE I INSTRUKCJA O PRZEWIOZIE ŁADUNKÓW W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM

Obowiązująca od maja 1950 r. Tymczasowa instrukcja i normy dla przewozów samochodami ciężarowymi (Instrukcja SM-168) były podstawą do planowania i kontroli wykonania pracy transportowej. Na normach tych oparto m. in. akordowy system płacy kierowców w ruchu towarowym w PKS, co wpłynęło na zwiększenie wydajności pracy taboru. Aczkolwiek w instrukcji nie były ujęte normy szybkości technicznej dla ciągników, niedokładnie ujęte były ilości robotników dla prac ładunkowych przy samochodach o różnym tonażu i przy stosowaniu w praktyce wyłaniały się inne jeszcze wątpliwości, jak np. określanie czasu na ważenie itp. — trzeba stwierdzić, iż w sumie przyczyniły się one do tego, że pobudziły wielu pracowników transportu do szukania dalszych dróg usprawnienia wykorzystania taboru. Wyraziło się to w ściślejszym planowaniu ilości taboru potrzebnego do wykonywania zadań dziennych i oceny wyników pracy taboru na podstawie tych norm.

„Normy eksploatacyjne i instrukcja o przewozie ładunków ciężarowymi pojazdami samochodowymi“ (zwana dalej „Normami eksploatacyjnymi“) zostały opracowane z uwzględnieniem doświadczeń dotychczasowych, pozwalających na zrewidowanie dotychczasowej instrukcji SM-168.

Normy te zostały zatwierdzone zarządzeniem Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 20 sierpnia 1955 roku (Mon. Pol. Nr 79/55).

Normy eksploatacyjne obowiązują użytkowników pojazdów gospodarki społecznej i organizacji społecznych, natomiast nie odnoszą się one do użytkowników samochodów należących do jednostek wojskowych i bezpieczeństwa publicznego.

Ponadto w zarządzeniu wysunięte jest zastrzeżenie, iż normy eksploatacyjne nie mogą być przyjmowane za podstawę do normowania i wynagradzania robotników ładunkowych.

Normy eksploatacyjne obejmują:

- a) klasyfikację nawierzchni drogowych,
- b) normy szybkości technicznej ciężarowych pojazdów samochodowych,
- c) normy czasu postojów ładunkowych przy pełnym naładunku z podaniem orientacyjnej liczby robotników ładunkowych,
- d) normy i instrukcje o wykorzystaniu ładowności i uciążu pojazdów wraz z tabelami ładowności i powierzchni ładunkowej, niektórych samochodów oraz wykazem ładunków, ich kategorii i norm wykorzystania ładowności.

Odnosnie klasyfikacji nawierzchni, to pozostała ona bez zmian.

Do celów eksploatacyjnych nawierzchnia drogowa dzieli się na 4 klasy w zależności od oporów tocznienia, jakie przeciwdziałająa ruchowi pojazdów.

Normy szybkości technicznej ujęte zostały w dwóch tabelach:

Tabela nr 2 — obejmuje normy dla pojazdów na ulicach miast. Poza tym normy są odrębne: a) dla samochodów i ciągników siodłowych z naczepą bez przyczepy oraz b) dla samochodów i ciągników z przyczepami.

Tabela nr 3 — obejmuje normy dla pojazdów poruszających się po wszystkich drogach poza ulicami miast oraz poza wymienionymi w tabeli nr 2, zależnie od klasy drogi.

Do tabel 2 i 3 odnosi się następujące wyjaśnienie:

a) w nawiasach podane są normy szybkości technicznej dla ciągników typu rolniczego (np. Ursus, Zetor itp.) ciągnących przyczepy o różnej łącznej ładowności. W ten sposób usunięte zostały wątpliwości w jaki sposób planować pracę przewozową dla ciągników, czego — jak już poprzednio wspominaliśmy — brakowało w poprzedniej instrukcji SM-168.

b) Przy przebiegu między osiedlami stosuje się wyłącznie normy według tabeli nr 3, bez uwzględnienia przebiegu wykonanego w granicach miast. Jest to zasada zupełnie słuszna, gdyż odcinek drogi przebyty w mieście jest zwykle stosunkowo mały w porównaniu do przebiegu na całej trasie i dlatego byłoby kłopotliwe w praktyce stosowanie w tych przypadkach różnej szybkości technicznej.

c) Przy pracy pojazdów na odcinkach krótszych niż 1 km — normy szybkości należy obniżyć o 30 proc.

Normy czasu postojów ładunkowych przy pełnym naładunku dla ciężarowych pojazdów samochodowych zostały ujęte w czterech tabelach (4—7). W odniesieniu do tych norm zostały wprowadzone dość znaczne zmiany.

1. Zamiast dla trzech grup pojazdów, jak było poprzednio, obecnie normy te są ustalone dla czterech grup pojazdów, a mianowicie: ładowność samochodu, samochodu z przyczepą lub składu przyczep do 2,5 t włącznie, powyżej 2,5 t do 4 t włącznie, powyżej 4 t do 7 t włącznie, powyżej 7 ton.

2. W poprzedniej instrukcji czas postoju ładunkowego był podany łącznie dla obu czynności, tj. naładunku i wyładunku. Obecnie czas ten jest podany odrębnie dla tych czynności, a także łącznie.

3. Jak widzimy — normy obecne obejmują czas postoju ładunkowego dla samochodu i przyczepy, natomiast poprzednio dotyczyły tylko samego samochodu a na postój przyczep normę powiększało się o 80 proc.

Omawiane normy są ujęte w tabeli nr 4 i odnoszą się one do pojazdów ciężarowych z nadwoziem otwartym przy ręcznie wykonywanych czynnościach ładunkowych.

Określenie „czasu postoju ładunkowego“ obejmuje:

1. czas postoju na wykonanie naładunku i wyładunku pojazdu określonej ładowności (samochód ciężarowy, ciągnik siodłowy z naczepą, samochód ciężarowy z przyczepą oraz ciągnik z przyczepą lub z przyczepami),
2. czas potrzebny na manewrowanie pojazdem dla wykonania naładunku i wyładunku,
3. czas potrzebny na umocowanie (olinowanie) i rozwiązanie ładunku lub na przykrycie ładunku oponiczą (plan-deką) i zdjęcie oponiczy, na otwarcie i zamknięcie burt skrzyni lub drzwi furgonu,
4. czas postoju potrzebny na załatwienie czynności zdawczo-odbiorczych związanych z naładunkiem i wyładunkiem.

W oddzielnej tabeli podana jest najwyższa liczba pracowników ładunkowych potrzebnych do wykonania norm czasu postojów przy ręcznym naładunku i wyładunku przesyłek całopojazdowych w przeciętnych warunkach pracy.

Orientacyjne liczby pracowników nie dotyczą przewozu przesyłek drobnych, przeprowadzek i ładunków ciężkich, jak również samochodów ciężarowych o ładowności poniżej 1,5 t.

Robotnicy przeładunkowi przy ładunkach całopojazdowych są wynagradzani na podstawie katalogu norm i stawek akordowych. Czasy postoju ładunkowego są niższe od norm czasów robotników z uwagi na to, że robotnicy obowiązujący obecnie normy wykonują przeciętnie w granicach 130 — 150 proc. i wyżej.

Tabela nr 5 zawiera normy czasu postojów przy ręcznie wykonywanych czynnościach ładunkowych dla pojazdów zamkniętych. Poprzednio normy dotyczyły tylko dwóch grup taboru, a obecnie odnosi się do trzech, a mianowicie: do 2,5 t, powyżej 2,5 t do 4 t włącznie i powyżej 4 t.

Tabela nr 6 dotyczy pojazdów samowyladowczych i tabela nr 7 obejmuje normy czasu postojów dla cysterny.

Przy rozwózce przesyłek, tzn. gdy raz naładowany ładunek wyładunku się częściowo w poszczególnych jazdach, lub gdy następują doładowania w poszczególnych jazdach, jak to ma miejsce np. przy dostawie kolejowych przesyłek drobnych, dodaje się do norm czasu postoju na czynności ładunkowe po 10 minut dodatkowo na każdy postój, niezależnie od ładowności pojazdu i kategorii ładunku.

Dla czynności ładunkowych wykonywanych na stacjach kolejowych, w portach i przystaniach, jeśli ładunek jest przyjmowany lub wydawany w magazynach, przysługuje dodatkowa norma postoju — 5 minut na każdy naładunek lub wyładunek.

Jasno ujęta także została sprawa czasu na ważenie, a mianowicie na ważenie na wadze wozowej dodaje się do normy czasu postoju na naładunek z ważeniem 5 minut i do normy czasu postoju na wyładunek z ważeniem również 5 minut. Na ważenie ładunku na innych wagach dodaje się na czynności ważenia po 25 proc. normy czasu postoju na naładunek i wyładunek, łącznie obowiązującej dla danej kategorii ładunku.

Dla przewozu ładunków ciężkich oraz dla samochodów posiadających własne urządzenia służące do ułatwienia prac ładunkowych powinny być ustalane normy zakładowe czasu postojów ładunkowych komisyjnie przy udziale przedstawiciela wydziału komunikacji drogowej prezydium powiatowej (miejskiej) rady narodowej.

W dalszej części normy eksploatacyjne zawierają normy i instrukcje o wykorzystywaniu ładowności i uciążu pojazdów, wskazówki odnośnie obliczania wysokości ładunku zależnie od ciężaru jednostki objętości w celu uniknięcia przeciążania samochodów oraz w celu uniknięcia przekroczenia dopuszczalnej wysokości pojazdu wraz z ładunkiem, która wynosi 4 m.

Ponadto podane są dwie tabele:

nr 8 — która ujmuje ładowność i powierzchnie ładunkową niektórych samochodów,

nr 9 — która obejmuje wykaz ładunków i ich kategorii oraz normy wykorzystania ładowności pojazdów. Tabela ta podaje dla najczęściej przewożonych ładunków oprócz rodzaju opakowania, kategorii ładunku, także ciężary jednostki objętości (ciężar 1 m³ w tonach czyli t/m³), objętości jednostki ciężaru (objętość 1 tony czyli m³/t), współczynnik wykorzystania ładowności oraz odpowiadające tym współczynnikom wysokości ładunku w cm. obliczone dla samochodów: Lublin — 51 lub Gaz 51 (rubryka 8) Star 20 (rubryka 10) i Skoda 706 (rubryka 12).

W związku z ukazaniem się norm eksploatacyjnych nawiązują się dwie uwagi:

1. ponieważ w najbliższym czasie ma się ukazać nowe wydanie skorygowanej i uzupełnionej taryfy transportu samochodowego i spedycji, normy czasu postojów ładunkowych powinny być już zamieszczone w myśl omówionego zarządzenia, gdyż od tego uzależnione jest pobieranie opłat za przetrzymywanie taboru przy czynnościach ładunkowych ponad ustalone normy,

2. poprzednio obowiązujące normy były wydane w formie broszury i to pozwalało na łatwe posługiwanie się w codziennej pracy. Obecnie normy eksploatacyjne zostały wydane w Monitorze. Wprawdzie nakład jest dość duży

i egzemplarze pojedyncze są dostępne, ale nieporęczne jest nimi posługiwać się i dlatego wydaje się pożądane, aby normy eksploatacyjne z objaśnieniami i przykładami zostały także wydane w formie broszury.

Wobec wejścia w życie z dniem ogłoszenia, tj. 12.IX. br. norm eksploatacyjnych — straciło moc zarządzenie Ministra Komunikacji z 16 maja 1950 r. (Dz. T. i Z. K. nr 18 poz. 164), zarządzenie Ministra Transportu Dr. i Lotn. z 12 marca 1952 r. dotyczące ładowności pojazdów (Monitor Polski nr A-28 poz. 418) i z dnia 20. VII. 1955 r. w sprawie zmiany dopuszczalnej ładowności sam. Star 20 (Monitor Polski nr 69 poz. 880).

A. L.

ODLEGŁOŚCI DOZWOLONEGO PRZEWÓZU W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM

Obowiązujące dotychczas przepisy, regulujące udzielanie zezwoleń na używanie ciężarowych pojazdów samochodowych w transporcie między osiedlami ponad odległości określone przez Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego (§ 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 czerwca 1952 r. w sprawie używania ciężarowych pojazdów samochodowych w transporcie między osiedlami i wykorzystania ich próżnych przebiegów Dz. U. Nr 29, poz. 197), obarczały czynnościami związanymi z udzielaniem pozwoleń organa terenowej koordynacji przewozów prezydium wojewódzkich rad narodowych (Rad Narodowych m. st. Warszawy i m. Łodzi) i prezydium powiatowych rad narodowych (rad narodowych miast stanowiących powiaty).

Konieczność usprawnienia pracy na tym odcinku była niewątpliwie przyczyną znowelizowania obowiązującego dotychczas przepisu § 2 powołanego wyżej rozporządzenia z dnia 4 czerwca 1951 r.

Zgodnie z nowelą tj. rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 6 sierpnia 1955 r. (Dz. U. Nr 34 z 1955 r.) do udzielania zezwoleń — w ramach wytycznych ustalonych przez Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego, na porozumieniu z Przewodniczącym PKPG i Ministrem Kolei — uprawnione są prezydium wojewódzkich rad narodowych (Rad. Narodowych m. st. Warszawy i m. Łodzi).

Prezydium te mogą zezwalać:

1) na okresowe używanie ciężarowych pojazdów samochodowych ponad odległości, ustalone zarządzeniem Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego, na podstawie opinii organów terenowej koordynacji przewozów,

2) w poszczególnych uzasadnionych przypadkach na jednorazowe przekroczenie odległości ustalonych zarządzeniem Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego, lub upoważniać do udzielania tych zezwoleń prezydium powiatowych rad narodowych (rad narodowych miast stanowiących powiaty).

J. B.

PRZEPISY O UŻYCIU NIEKTÓRYCH POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH

Ustawa z dnia 8 stycznia 1951 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 1951 r. Nr 4, poz. 26 i z 1953 r. Nr 43, poz. 210), będąca podstawową normą prawną, regulującą całość zagadnień związanych z transportem drogowym, upoważniła Radę Ministrów w art. 3 do określenia w drodze rozporządzenia zakresu, sposobu i warunków używania pojazdów drogowych, a także do wydawania zakazów używania określonych rodzajów pojazdów drogowych do niektórych rodzajów i zakresów transportu, ustalania obowiązku świadczenia pojazdami drogowymi usług transportowych na cele ogólnogospodarcze oraz na cele akcji o znaczeniu ogólnopństwowym.

Z upoważnień tych Rada Ministrów korzystała już kilkakrotnie, regulując poszczególne zagadnienia transportowe.

W zakresie dotyczącym używania pojazdów mechanicznych wydane zostały już uprzednio dwa rozporządzenia, mianowicie w 1951 r. w sprawie zakresu lub ograniczenia używania niektórych pojazdów mechanicznych (Dz. U. Nr 4, poz. 29) i w 1954 r. w sprawie używania niektórych pojazdów mechanicznych (Dz. U. Nr 44, poz. 206).

Obecnie obydwa te rozporządzenia uchyla rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 sierpnia 1955 r. (Dz. U. Nr 36/55, poz. 225) i na nowych zasadach — odpowiadających

aktualnym potrzebom gospodarczym — reguluje zagadnienie używania niektórych pojazdów mechanicznych.

Z porównania dotychczas obowiązujących (w poruszo-
nym zakresie) przepisów z przepisami ostatnio wydanego
rozporządzenia Rady Ministrów wynika jasno, iż rozporządzenie to do minimum ograniczyło obowiązujące dotych-
czas zakazy i ograniczenia w używaniu ciężarowych samo-
chodów i ciągników, a w ogóle uchyliło dotychczasowe
ograniczenia w ruchu samochodów osobowych w transpor-
cie zarobkowym oraz innych samochodów osobowych, na-
leżących do osób fizycznych i przedsiębiorstw nieuspo-
łeczniionych, wynikające z dotychczasowego rozporządze-
nia Rady Ministrów z 1951 r.

Omawiane rozporządzenie Rady Ministrów ogranicza się
w zasadzie do unormowania dwóch zagadnień, mianowicie:

1) zakresu używania przez osoby fizyczne i przedsiębior-
stwa nieuspołeczniione niektórych samochodów ciężaro-
wych i ciągników,

2) ograniczenia używania samochodów ciężarowych
i ciągników do transportu osób.

Ponadto rozporządzenie zawiera delegację dla Ministra
Transportu Drogowego i Lotniczego do wydania przepisów
eksploatacyjno-technicznych pojazdów mechanicznych
i przepisów określających warunki używania samochodów
ciężarowych i ciągników (przyczep ciężarowych) do prze-
wozu osób oraz delegację dla Prezesa Rady Ministrów do
wydania przepisów, ustalających zasady używania samo-
chodów osobowych, należących do jednostek organizacyj-
nych administracji państwowej, gospodarki uspołecznio-
nej i organizacji społecznych.

Ad. 1. Osobom fizycznym i przedsiębiorstwom nieuspo-
łeczniionym nie wolno używać samochodów i ciągników
siodłowych o ładowności powyżej 0,75 tony z silnikami
niskoprężnymi (gaźnikowymi) o napędzie paliwami płyn-
nymi.

Osoby te i przedsiębiorstwa mogą używać samochodów
ciężarowych i ciągników siodłowych nie wymienionych po-
wyżej oraz ciągników i przyczep: 1) jeżeli pojazdy te są
przeznaczone do wykonywania transportu publicznego na
podstawie zezwolenia, 2) jeżeli prezydium wojewódzkiej
rady narodowej (Rady Narodowej m. st. Warszawy lub
m. Łodzi) uzna za konieczne ich używanie w związku
z działalnością gospodarczą albo zawodową posiadaczy
tych pojazdów.

Ad. 2. Ograniczenie przewozu osób pojazdami ciężaro-
wymi polega na zakazie używania na drogach — do nie-
publicznego transportu osób — samochodów ciężarowych,
ciągników siodłowych i ciągników (przyczep ciężarowych),
o ile pojazdy te nie odpowiadają przepisom o przewo-
zie osób pojazdami ciężarowymi (które wyda Minister Tran-
sportu Drogowego i Lotniczego).

Zakaz ten nie dotyczy przewozu konwojentów i wszel-
kiego rodzaju drużyn roboczych do ściśle określonych ro-
bót w ilości nie przekraczającej 8 osób na pojazd.

Zamieszczone w rozporządzeniu delegacje dla Ministra
Transportu Drogowego i Lotniczego oraz dla Prezesa Ra-
dy Ministrów do uregulowania zagadnień w zakresie prze-
widzianym w delegacjach, pozwolą na uregulowanie tych
zagadnień w powiązaniu z przepisami ustawowymi o tran-
sporcie drogowym. Powiązanie takie ma to znaczenie, iż
do osób nie stosujących się do przepisów, które będą wy-
dane na podstawie wspomnianych delegacji, będą mogły
być zastosowane sankcje, wynikające z art. 14 ustawy
o transporcie drogowym.

J. B.

NORMY PRZEBIEGU OPON I GOSPODARKA OGUMIENIEM

Obowiązujące dotychczas przepisy zarządzenia Ministra
Komunikacji z dnia 18 maja 1949 r. w sprawie zatwier-
dzenia norm zużycia ogumienia oraz przepisy zarządzenia
tegoż Ministra z dnia 1 czerwca 1948 r. o zatwierdzeniu
instrukcji o użytkowaniu i przechowywaniu ogumienia
pojazdów mechanicznych — jako nieodpowiadające już
aktualnym potrzebom — zostały zastąpione przepisami
ogłoszonego ostatnio w Monitorze Polskim Nr 79/55, poz.
950 zarządzenia Ministra Transportu Drogowego i Lotni-
czego z dnia 24 sierpnia 1955 r.

Zarządzenie z dnia 24 sierpnia 1955 r. wprowadza w ży-
cie:

1) „Normy przebiegu opon samochodów osobowych i cięż-
zarowych, ciągników używanych w transporcie drogowym,
samochodów specjalnych, autobusów i trolejbusów oraz
przyczep i naczep“ (zał. Nr 1 zarządzenia),

2) „Instrukcję o przechowywaniu, użytkowaniu, naprawie
i ewidencji ogumienia“ (zał. Nr 2 zarządzenia).

Normy i instrukcja obowiązują użytkowników pojazdów
administracji państwowej, gospodarki uspołecznionej i or-
ganizacji społecznych, dotowanych ze Skarbu Państwa.
Nie obowiązują one natomiast jednostek wojskowych
i jednostek bezpieczeństwa publicznego.

Normy przebiegu opon zostały ustalone następująco:

1. Norma przebiegu nowych opon z wyjątkiem opon
o wymiarach 12.00—20 i większych wynosi 30.000 km.

2. Norma przebiegu nowych opon o wymiarach od
12.000—20 i większych wynosi 40.000 km.

3. Normę przebiegu opony o wymiarze, który nie jest
przyjmowany do bieżnikowania przez zakład upoważnio-
ny do tego podwyższa się o 15%.

4. Normę przebiegu nowych opon, których osnowa za-
wiera elementy metalowe podwyższa się o 65%.

5. Norma przebiegu opony po bieżnikowaniu wynosi
40% norm, wymienionych w ust. 1 i 2.

6. Wykonanie norm przebiegu obowiązuje niezależnie
od warunków eksploatacji pojazdów.

Instrukcja o przechowywaniu, użytkowaniu, naprawie
i ewidencji ogumienia pojazdów drogowych przypomina
we wskazówkach wstępnych, iż opony i dętki ogumionych
pojazdów drogowych (to jest pojazdów mechanicznych,
konných i rowerowych), wymagają starannego i umiejęt-
nego przechowywania, w przeciwnym bowiem przypadku
mogą utracić swą wartość użytkową nawet będąc na skła-
dzie. Tak samo użytkowanie ogumienia wymaga skrupu-
latnego stosowania się do przepisów, odnosi się to zwa-
szcza do pojazdów mechanicznych, jeżeli mają być osią-
gnięte obowiązujące normy przebiegu opon samochodów
oraz ciągników drogowych i przyczep, używanych w tran-
sporcie drogowym.

W dalszych postanowieniach instrukcja zawiera szcze-
gółowe wytyczne dotyczące: 1) przechowywania (magazy-
nowania) opon, dętek i taśm ochronnych, 2) zasad wy-
miany opon na nowe, 3) technicznej obsługi i techniczne-
go przeglądu ogumienia, 4) obowiązków kierowcy w od-
niesieniu do ogumienia podczas pracy pojazdu, 5) zasad
zakładania i zdejmowania (montowania) opon z dętkami,
6) możliwości (dopuszczalnego obciążenia) opon i przepi-
sowego ciśnienia, 7) badania, klasyfikowania i reklamowa-
nia ogumienia, 8) naprawy ogumienia w drodze, 9) na-
prawy ogumienia we własnym warsztacie, 10) odbioru
ogumienia z naprawy i 11) ewidencji opon.

* W końcu instrukcja określa odpowiedzialność za prze-
strzeganie jej przepisów.

J. B.

ZMIANY W SPRAWOZDAWCZOŚCI Z TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

Główny Urząd Statystyczny wprowadza na rok 1956
zmiany w sprawozdawczości statystycznej z ilości pojaz-
dów samochodowych i ich wykorzystania (Instrukcja GUS
Nr 63). Zmiany te mają na celu uproszczenie i usprawnie-
nie sprawozdawczości w tym zakresie.

Jedną z istotnych zmian jest skreślenie w formularzu
sprawozdawczym T-1-S pozycji 21, w której były podawa-
ne dane sprawozdawcze dotyczące pojazdów nie wymie-
nionych w formularzu. Istnienie tej pozycji utrudniało
obliczanie sumarycznych danych, ponieważ nie było możli-
wości ustalenia ładowności pojazdów wymienionych w tej
pozycji.

Obecnie, w przypadku gdy jednostka sprawozdawcza po-
siada samochody ciężarowe (ciągniki siodłowe) nietypowe
o ładowności innej, niż występująca w grupach wymienio-
nych w omawianym formularzu, należy je zaliczać do gru-
py o najbardziej zbliżonej ładowności.

Np. samochody marki Fiat 68 N, o ładowności 7,7 ton,
należy zaliczyć do grupy pojazdów o ładowności 7,5 ton.
Samochody marki Studebaker US 6 x 4, o ładowności 6,1
tony, należy zaliczyć do grupy pojazdów o ładowności 6,5

tony. Zaliczanie pojazdów nietypowych do właściwej grupy pojazdów wyszczególnionej w formularzu będą ustalać poszczególnie ministerstwa i instytucje równorzędne w odpowiednich okólnikach lub instrukcjach wykonawczych, po uprzednim uzgodnieniu z Departamentem Ruchu Drogowego Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego i z Głównym Urzędem Statystycznym.

W grupach pojazdów wymienionych w formularzu wprowadzono ponadto zmianę dotyczącą zaliczenia samochodu „Star 20” do grupy pojazdów 4-tonowych, a nie, jak poprzednio, do 3,5 tonowych.

W instrukcji na rok 1956 znajdujemy również wyjaśnienie co do określenia w pozycji 24 „plan za okres sprawozdawczy”. W pozycji tej należy podawać dane dotyczące kwartalnego planu operatywnego.

Dane dotyczące planu rocznego należy podawać tylko w sprawozdaniach za I kwartał, w sprawozdaniach zaś za następne kwartały — tylko w przypadku zmiany planu, omawiając szczegółowo w „uwagach” przyczyny zmian.

Dotychczas istniały różne interpretacje co do wykazywania w stanie inwentaryzowym pojazdów znajdujących się w naprawie. W nowej instrukcji znajdujemy wyjaśnienie, że tak w rubryce dotyczącej stanu inwentaryzowego, jak i w rubryce dotyczącej ilości wozodni posiadania należy wykazywać wszystkie pojazdy samochodowe znajdujące się w inwentarzu, bez względu na ich stan techniczny, a więc również i pojazdy przekazane do kapitalnego remontu (naprawy głównej) zakładom naprawy samochodów.

Wyjaśnione jest również co należy uznać za przestoje techniczne przy wykazywaniu wozodni gotowości technicznej. Do przestojów z przyczyn technicznych wg omawianej instrukcji zalicza się przestoje w naprawie i w oczekiwaniu na naprawę, przestoje w przeglądzie okresowym, przestoje z powodu braku części zamiennych, ogumienia, dokumentów rejestracyjnych, braku kierowcy, przestoje w oczekiwaniu na eliminację, przestoje reklamacyjne w okresie gwarancji.

Podobnie jak wyeliminowano z grup pojazdów pozycje pojazdów bez określonej ładowności, w części „B” sprawozdania zostały zlikwidowane pozycje przyczep określające ich ładowność — do, a zastąpiono to pozycjami o określonej ładowności, a więc konkretnie „przyczepy o ładowności 3 t.”, „przyczepy o ładowności 5 t.”. Poza tymi dwoma pozycjami, pozostawiono puste miejsca, ażeby w przypadku, gdy jednostka sprawozdawcza posiada przyczepy samochodowe o ładowności innej niż wyżej wymienione, mogła je wykazać, grupując je wg jednakowej ładowności i ładowność tę wypisując w danej pozycji.

Przyczep samochodowych ciężarowych, których ładowność jest mniejsza od 3 ton, nie należy wykazywać w sprawozdaniu.

Pozycje dotyczące przyczep specjalnych pozostały w sprawozdaniu podobnie jak i poprzednio. Została natomiast skreślona rubryka dotycząca sumy ładowności (ton) przyczep w ostatnim dniu okresu sprawozdawczego, gdyż w związku ze skonkretyzowaniem ładowności przyczep straciła ona rację bytu.

Całkowicie został skreślony Dział „C” sprawozdania, obejmujący w roku 1955 autobusy. Ponieważ jednostki opracowujące sprawozdania posiadają bardzo niewielką ilość autobusów, a te które posiadają nie są eksploatowane w normalnych warunkach komunikacji pasażerskiej, GUS zrezygnował z tych danych.

Podobnie została skreślona część Dział „D” dotycząca samochodów osobowych, natomiast część dotycząca samochodów specjalnych pozostała bez zmian.

Warto jeszcze wspomnieć, że w związku z reorganizacjami, jakie w między czasie zaszły w gospodarce narodowej, sprawozdawczość omawiana została rozszerzona na następujące resorty: Ministerstwo Przemysłu Motoryzacyjnego, Centralny Urząd Nafty, Centrala Rolnicza Spółdzielni „Samopomoc Chłopska”, Centralny Związek Spółdzielczości Pracy.

Wydaje się, że zmiany wyżej omówione powinny usprawnić obecnie obowiązującą sprawozdawczość w zakresie transportu samochodowego i ułatwić jej opracowywanie.

A. R.

STAWKI ZA PRZEJAZDY SŁUŻBOWE WŁASNYMI POJAZDAMI SAMOCHODOWYMI

Zarządzenie Prezesa Rady Ministrów nr 44 z dnia 19 lutego 1955 r. w sprawie zasad używania samochodów osobowych jednostek organizacyjnych administracji państwowej, gospodarki uspołecznionej, organizacji społecznych oraz kontroli ich wykonania (Mon. Pol. Nr 19, poz. 193) przewidziało w § 21 możliwość użycia do celów służbowych — w braku samochodów służbowych — samochodów i motocykli, stanowiących własność pracowników jednostek organizacyjnych oraz upoważniło Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego do ustalenia między innymi wysokości stawek należności za przejazdy w takich przypadkach.

W oparciu o to zarządzenie, Minister Transportu Drogowego i Lotniczego zarządzeniem z dnia 9 września 1955 r. (Monitor Polski Nr 83) ustalił następujące maksymalne stawki należności za przejazdy w celach służbowych, dokonywane własnym samochodem osobowym bądź motocyklem:

- 1) 1.30 zł — za 1 km przebiegu przy użyciu samochodu osobowego z silnikiem o pojemności cylindra do 2 litrów,
- 2) 1.50 zł. — za 1 km przebiegu przy użyciu samochodu osobowego z silnikiem o pojemności cylindra ponad 2 litry,
- 3) 0.50 zł. — za 1 km przebiegu przy użyciu motocykla bez względu na wielkość i model.

W związku z wejściem w życie omawianego zarządzenia utraciło moc obowiązującą zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 15 maja 1953 r. w sprawie ustalenia wysokości stawek należności za przejazdy własnym samochodem osobowym lub motocyklem w celach służbowych (Dz. T. i Z. K. Nr 10, poz. 100).

J. B.

OPLATY ZA PRZEJAZDY NIESŁUŻBOWE SAMOCHODAMI GOSPODARKI USPOŁECZNIONEJ

W Monitorze Polskim Nr 83 ukazało się zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 9 września 1955 r. ustalające wysokość opłat za używanie pojazdów samochodowych jednostek organizacyjnych administracji państwowej, gospodarki uspołecznionej i organizacji społecznych przez pracowników lub zespoły pracowników tych jednostek do celów niesłużbowych.

Zgodnie z zarządzeniem za użycie pojazdów do celów niesłużbowych pobiera się następujące opłaty.

- 1) 1.30 zł za 1 km przebiegu przy użyciu samochodu osobowego z silnikiem o pojemności cylindra do 2 litrów,
- 2) 1.50 zł za 1 km przebiegu przy użyciu samochodu osobowego z silnikiem o pojemności cylindra ponad 2 litry.

Wysokość opłat przy użyciu autobusu do celów niesłużbowych wynosi 2.10 zł od każdej jadącej osoby za każdą godzinę wynajmu, liczoną od chwili wyjazdu autobusu z zajeżdźni do powrotu do tej zajeżdźni, najmniej jednak za faktyczną ilość miejsc siedzących w autobusie i najmniej za 1 godzinę.

Wysokość opłat za użycie samochodu ciężarowego wynosi:

- 1) przy pojazdach do 5 ton ładowności włącznie — 10 zł za każdą godzinę od każdej tony ładowności pojazdu, najmniej od pojazdu 30 zł za godzinę,
- 2) przy pojazdach ponad 5 ton ładowności — 50 zł za każdą godzinę od pierwszych 5 ton ładowności i 2 zł za każdą godzinę od każdej dalszej tony ładowności ponad 5 ton.

Opłaty podane wyżej za użycie autobusów, bądź samochodów ciężarowych, stosuje się, jeżeli przebieg tych pojazdów przypadający średnio na każdą opłaconą godzinę nie jest większy niż 15 km.

W razie przekroczenia tej normy, opłaty pobiera się za tę ilość godzin, jaka wypada z podzielenia sumy przejechanych kilometrów przez 15.

Godziny zaokrągla się przez opuszczenie czasu do 15 minut, a podwyższenie do pełnej godziny czasu ponad 15 minut.

Omówione zarządzenie zostało wydane w związku z na podstawie zarządzenia Nr 44 Prezesa Rady Ministrów z dnia 19.II. 1955 r. (Mon. Pol. Nr 19, poz. 193), którym ustalono zasady używania samochodów osobowych jednostek organizacyjnych administracji państwowej, gospodarki społecznej, organizacji społecznych oraz kontroli ich wykonania.

Jednocześnie utraciło moc obowiązującą zarządzenie z dnia 8 lipca 1953 r. ogłoszone w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 13 poz. 129.

J. B.

PRZYGOTOWANIE SAMOCHODÓW DO EKSPLOATACJI ZIMOWEJ

Departament Ruchu Drogowego Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego przesłał do wszystkich resortów pismo przypominające o konieczności przygotowania pojazdów samochodowych do eksploatacji w okresie zimowym.

W piśmie tym MTDiL przypomina ministerstwem o konieczności wydania podległym jednostkom transportu samochodowego zarządzeń i wytycznych oraz przeprowadzenia narad zawodowych, celem właściwego przygotowania pojazdów samochodowych do eksploatacji w okresie zimowym 1955/56 zgodnie z instrukcją SM/172.

Ministerstwo dalej zawiadamia o naradach, które są organizowane przez wszystkie Wydziały Komunikacji Drogowej Prezydium Wojewódzkich Rad Narodowych, prosząc o nałożenie obowiązku na kierowników jednostek transportu samochodowego wzięcia udziału w tych naradach. Narady będą miały na celu dokładne omówienie postanowień zawartych w instrukcji SM 172, a także stosowania właściwych olejów i paliwa w okresie zimowym.

Ponadto Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego przypomina resortom o obowiązku przeprowadzania wewnątrz-resortowej kontroli, która powinna sprawdzić stopień poczynionych przygotowań w zakresie przygotowania pojazdów do eksploatacji zimowej i jednocześnie przeprowadzić odpowiedni instruktaż. Resorty są obowiązane powiadomić MTDiL do dnia 15 grudnia o wynikach przeprowadzonej kontroli.

W związku z wyżej omówionym pismem przypominamy naszym czytelnikom, że prace związane z przygotowaniem pojazdów do eksploatacji zimowej polegają przede wszystkim na:

- a) przeszkoleniu personelu,
- b) zapewnieniu właściwego zaopatrzenia gospodarstwa samochodowego w materiały niezbędne do eksploatacji pojazdów w okresie zimowym,
- c) właściwym przygotowaniu zajezdni,
- d) przygotowaniu technicznym pojazdów samochodowych do eksploatacji w zimie, polegającym na: 1) przemyciu i sprawdzeniu szczelności układu chłodzenia, 2) regulacji gaźnika, pompy wtryskowej i wtryskiwaczy oraz ocieplania układu paliwowego, specjalnie w silnikach wysokoprężnych, 3) dokładnym skontrolowaniu w silnikach niskoprężnych systemu zapłonowego, a przede wszystkim oczyszczeniu i wyregulowaniu styków przerwacza i elektrod świec zapłonowych w celu uzyskania pełnego spalania materiału pędnego, 4) zmianie olejów letnich, silnikowych i przekładniowych na zimę, 5) naładowaniu akumulatora do pełnej pojemności, 6) sprawdzeniu stanu ogumienia, 7) sprawdzeniu i regulacji układu kierowniczego i hamulców, 8) ociepleniu kabiny kierowcy i nadwozia (w samochodach osobowych i autobusach), 9) oraz na wykonaniu wszystkich pozostałych czynności należących do drugiej obsługi technicznej zgodnie z instrukcją o obsłudze technicznej pojazdów (SM-173).

Jednocześnie przypominamy naszym czytelnikom, że instrukcja o przygotowaniu i eksploatacji pojazdów samochodowych w okresie zimowym (SM-172) została zatwierdzona w obecnie obowiązującej formie zarządzeniem Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 25 września 1951 r. (Monitor Polski Nr A-88, poz. 1218). O instrukcji tej pisaliśmy w „Transportie“ w Nr 11 z 1950 r. Nr 11 z 1951 r., Nr 11 i 1/52 r. i Nr 11 z 1954 r.

A.

OBOWIĄZEK DOSTARCZANIA SAMOCHODÓW DLA SŁUŻBY ZDROWIA

W wykonaniu uchwały nr 594 Prezydium Rządu z dnia 27 lipca 1955 r. (Monitor Polski nr 75, poz. 924), Prezes Rady Ministrów wydał w dniu 30 sierpnia 1955 r. zarządzenie nr 264 w sprawie wykazu miejscowości, w których urzędy, instytucje i przedsiębiorstwa państwowe i spółdzielcze mają obowiązek dostarczania samochodów osobowych na potrzeby lecznictwa otwartego oraz w sprawie norm wykonywania tego obowiązku.

Zarządzeniem tym do dostarczania samochodów na potrzeby lecznictwa otwartego obowiązane zostały urzędy, instytucje i przedsiębiorstwa państwowe oraz spółdzielcze posiadające siedzibę w następujących miastach: 1) Warszawa, 2) Łódź, 3) Kraków, 4) Stalinogród, 5) Częstochowa, 6) Sosnowiec, 7) Bytom, 8) Chorzów oraz 9) Zabrze.

Wymienione wyżej urzędy, instytucje i przedsiębiorstwa są obowiązane dostarczyć samochód osobowy wraz z kierowcą do dyspozycji wydziału zdrowia prezydium rady narodowej:

- 1) jeden raz w miesiącu, jeżeli posiadają jeden lub dwa samochody osobowe;
- 2) dwa razy w miesiącu, jeżeli posiadają od trzech do pięciu samochodów osobowych;
- 3) cztery razy w miesiącu, jeżeli posiadają więcej niż pięć samochodów osobowych.

Do liczby posiadanych samochodów nie wlicza się samochodów reprezentacyjnych i funkcyjnych.

Samochód powinien być dostarczony w dobrym stanie technicznym i zaopatrzony w materiały pędne na przebieg co najmniej 100 km.

Samochód może być wykorzystany na potrzeby lecznictwa otwartego w porze między godziną 7 a 20 każdorazowo przez osiem godzin, licząc od chwili jego dostarczenia.

W razie, gdy czynności z zakresu lecznictwa otwartego zaplanowane na dany dzień przy wykozystaniu samochodu osobowego, nie mogły być z przyczyn nieprzewidzianych wykonane w czasie wyżej określonym, wówczas wykorzystanie samochodu przedłuża się aż do zakończenia powyższych czynności.

J. B.

WERYFIKACJA PRZEBIEGU POJAZDÓW PRZY ROZLICZANIU KIEROWCÓW

Wobec stwierdzonych nadużyć w zaliczeniu przebiegu samochodów i wiążących się z tym fałszywych wypłat premii kierowcom, doliczeń wykonania planów itp. — konieczna się stała ścisła kontrola i weryfikacja przebiegu pojazdów przy rozliczaniu kierowców.

W związku z powyższym Centralny Zarząd PKS wydał we wrześniu br. zarządzenie, na podstawie którego:

A. Kontroler techniczny, wykonujący kontrolę ostatoczną przy pojeździe i uznający jego sprawność techniczną, wpisuje do karty drogowej stan licznika przed wyjazdem samochodu (tak autobusu, jak i ciężarowego).

B. Dyspozytor eksploatacyjny, względnie w dużych ekspozyturach osoba w tym celu wyznaczona, pisemnym zarządzeniem kierownika ekspozytury ustala i wpisuje do karty drogowej stan licznika po powrocie pojazdu do zajezdni.

C. Obliczanie pracy samochodu oraz przebiegów zeroowych związanych z pracą musi być ściśle oparte o wskazanie licznika.

D. Dla uniknięcia nadużyć i błędów zestawiony miesięczny przebieg pojazdu na karcie eksploatacyjnej należy skontrolować ze wskazaniem licznika wprowadzonymi przez kontrolę techniczną do kart drogowych: a) pierwszym w danym miesiącu, b) pierwszym w następnym miesiącu oraz z uwzględnieniem przebiegu bez licznika w okresie, w którym było zezwolenie na eksploatację bez licznika.

E. Samochód posiadający nieczynną lub nieplombowaną instalację licznika należy uważać za niesprawny technicznie i nie może być dopuszczony do eksploatacji. Eksploatacja samochodów z nieczynnym lub nieplombowanym licznikiem jest dozwolona jedynie w przypadku posiadania zezwolenia.

F. Zezwolenia na eksploatację pojazdów bez licznika winny być dołączone do karty eksploatacyjnej.

Zarządzenie to ma zasadnicze znaczenie dla prawidłowego rozliczenia pracy kierowców i powinno być, zdaniem naszym, odpowiednio wykorzystane przez wszystkie organizacje transportu samochodowego.

S. T.

ORGANIZACJA REGULARNEGO PRZEWOZU PRZESYŁEK W KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ PKS

Z dniem 1 września br. w PKS została wprowadzona w życie instrukcja, dotycząca organizowania regularnego przewozu przesyłek w komunikacji autobusowej. Wytyczne te zostały opracowane na podstawie doświadczeń uzyskanych na terenie Okręgu Wrocławskiego, gdzie zapoczątkowano tę formę przewozów.

Celem organizowania regularnego przewozu przesyłek w komunikacji autobusowej jest:

1. przyspieszenie przewozu przesyłek na dłuższych trasach;
2. wykorzystanie siły uciążowej autobusów i uzyskanie tym samym obniżki kosztów własnych;
3. osiągnięcie wyższego współczynnika wykorzystania przyczep towarowych;
4. możliwość zwolnienia części samochodów ciężarowych do innych prac;
5. ograniczenie ruchu samochodów należących do różnych organizacji transportowych oraz samochodów PKS wysyłanych w formie wynajmu.

Przed przystąpieniem do organizowania regularnego przewozu w komunikacji autobusowej należy przeprowadzić analizę, posługując się posiadanym przez ekspozytury krańcowe danymi, odnośnie przepływu masy towarowej w obydwu kierunkach; zebranymi materiałami w formie przeprowadzenia ankiety w terenie; oraz materiałami uzyskanymi od władz terenowych (WKPG i Wydz. Kom. Drog.).

W wyniku takiej analizy należy ustalić częstotliwość obsługi danej trasy, a mianowicie:

- możliwość wykorzystania wszystkich względnie części kursów autobusów;
- czy oprócz wykorzystania autobusów należy równolegle prowadzić linie ekspresowe samochodami ciężarowymi.

Po wykonaniu tej pracy przygotowawczej — ekspozytury, leżące na krańcach trasy, na której ma być dokonywany regularny przewóz przesyłek w komunikacji regularnej, powinny podpisać odpowiednie porozumienie dotyczące współpracy regulując w nim techniczne szczególności obsługi trasy, np. rozkłady jazdy, zasady awizacji itp.

Zasady eksploatacji.

1. Regularny przewóz przesyłek organizowany jest przez placówki spedycyjne ekspozytur krańcowych. Przewóz może być dokonywany przyczepami obydwu wzgl. jednej ekspozytury (w zależności od warunków lokalnych i zawartego porozumienia). Placówki spedycyjne powinny posiadać magazyn przeładunkowy, które są niezbędne dla przygotowania ładunku.

2. Każda z placówek krańcowych zobowiązana jest przygotować taką ilość przesyłek, która zapewni każdorazowo pełne wykorzystanie przyczepy. Przesyłki powinny być posegregowane. Pojedyncze sztuki powinny być okartkowane i ponumerowane. Na każdą przesyłkę należy zawsze przygotować dokumenty przewozowe, żeby nie opóźniać odprawy przesyłki.

3. Przesyłki są nadawane do przewozu oraz wyladowywane po przybyciu do miejscowości docelowej w magazynach placówek spedycyjnych. Jedynie przesyłki stanowiące pełny ładunek przyczepy mogą być nadawane i odbierane w magazynach nadawców i odbiorców. W takich przypadkach podstawienie przyczepy pod magazyn nadawcy lub odbiorcy oraz dostawa załadowanej przyczepy do autobusu powinny być dokonywane przy pomocyciągników lub samochodów ciężarowych.

4. Odbiór i dostawa przesyłek z magazynu ekspedycji na przyczepę oraz z przyczepy do magazynu ekspedycji docelowej dokonywane są przez konwojenta. Konwojent jest odpowiedzialny za ilość i stan przesyłek od momentu

odbioru do momentu dostarczenia przesyłek. W czasie jazdy konwojent zajmuje miejsce w autobusie na tylnym siedzeniu, obserwując przyczepę w czasie jazdy oraz sprawdzając jej stan na przystankach. Poza tym do obowiązków konwojenta należy: — przyłączenie i odczepienie przyczepy; — w czasie awarii przyczepy, udzielenie pomocy kierowcy przy naprawie uszkodzenia.

5. Przesyłki przewożone są w przyczepie towarowej przystosowanej doczepionej do autobusu. Przyczepę należy dostarczyć na dworzec autobusowy najpóźniej na 30 minut przed odejściem autobusu i w tym samym terminie odebrać z dworca po przybyciu autobusu — przy pomocy ciągnika lub samochodu ciężarowego. W uzasadnionych przypadkach odbiór i dostawa przyczepy może być — po uzgodnieniu z ruchem osobowym — wykonana bezpośrednio autobusem. W żadnym jednak razie fakt ciągnięcia przyczep nie może wpływać na opóźnienie kursów ustalonych rozkładem jazdy.

6. Rozliczenia Spedycji z działami Ruchu Towarowego i Osobowego ustalone zostały następująco:

a) za użycie przyczepy przypada na rzecz Ruchu Towarowego 50% należności tariff za ładowność przyczepy wg rubryki b kl. 1 kategorii I za kurs „tam“ i 25% za kurs „z powrotem“;

b) za ciągnięcie przyczepy przez autobus przypada na rzecz Ruchu Osobowego należność po zł. 0,70 za jeden km za odległość tam i z powrotem. Z sumy tej Ruch Osobowy wypłaca premię kierowcy w wysokości zł. 0,05 za jeden km. za ciągnięcie przyczepy do 3 ton nosności, powyżej 3 ton przysługuje premia kierowcy w wysokości zł. 0,12 za jeden km.;

c) wynikające w ten sposób koszty oraz koszty konwojowania przyczepy obciążają spedycję ekspozytury macierzystej przyczepy;

d) rozliczenie wpływów jest następujące: wpływy za przewóz „tam“ i 50% wpływów za przewóz „z powrotem“ realizowane są na korzyść ekspozytury wyjściowej. Ekspozytura korespondująca otrzymuje 50% wpływów za kurs „z powrotem“;

e) wszystkie koszty miejscowe, jak dociąganie przyczepy lub zwózkę ładunku pod przyczepę lub do magazynu itp., względnie wynikające z tego dodatkowe wpływy, jak np. za zwózkę ładunku — ponosi wzgl. realizuje na swoją korzyść ekspozytura, która czynności te wykonała.

Przystosowanie taboru.

Autobus powinien posiadać kompletny hak pociagowy z amortyzatorem oraz gniazdo wtyczkowe do połączenia instalacji elektrycznej z autobusu do oświetlenia przyczepy.

Przyczepa przeznaczona do przewozu przesyłek w komunikacji autobusowej powinna:

a) posiadać ucho przednie o wymiarach dostosowanych do sworzni haka pociagowego autobusu, sprawny mechanizm hamulców najazdowych oraz odpowiedniej długości przewód instalacji oświetleniowej elektrycznej zakończony wtyczką dostosowaną do gniazdka na autobusie. Przewód ten winien być z lewej przedniej ściany przyczepy. Wskazane jest przystosowanie do przewozu przyczep krajowej produkcji P-3,

b) być w stałej gotowości technicznej. Dla utrzymania tej gotowości należy po każdym powrocie z trasy przeprowadzić obsługę codzienną oraz usunąć stwierdzone uszkodzenia;

c) posiadać podwyższone boki do wysokości minimum 1,20 m.

d) powinna być zaopatrzona w plandekę umocowaną na stałe na palakach. Tylna część plandeki powinna być przystosowana dla umożliwienia osznurowania, przy czym końce linek muszą posiadać kółka metalowe dla zamknięcia na kłódkę i zaplombowania;

e) posiadać dyszel obudowany w sposób uniemożliwiający w czasie jazdy stawianie wzgl. siadanie na nim;

f) posiadać koło zapasowe;

g) powinna być pomalowana na kolor autobusu, a na bokach należy umieścić emblematy PKS.

A. L.

USTALANIE WIELKOŚCI USŁUG W TRANSPORcie KONNYM

Taryfa towarowa przewozów konnych (Monitor Polski z 1954 r. Nr 89, poz. 992) przewidziała w § 1 ust. 3 i 4:

1) że waga ładunku powinna być stwierdzona na podstawie bądź ważenia na wadze dziesiętnej lub wozowej, bądź specyfikacji fabrycznej, bądź też na podstawie przeliczenia na wagę innych jednostek miary przyjmowanego do przewozu ładunku, oraz, że w tym ostatnim przypadku przeliczenia dokonuje się, przyjmując za podstawę normy wagowe ustalone dla danego materiału przez właściwe organa i obowiązujące w obrotach gospodarczych tym materiałem, a w braku takich norm ustala się je komisyjnie w rzeczywistych warunkach wykonywania danej pracy,

2) że przy usługach opłacanych w zależności od czasu wynajmu taboru konnego ilość godzin, za które oblicza się należności taryfowe według stawek godzinowych dla usług normowanych obowiązującymi katalogami norm państwowych, branżowych i zakładowych, ustala się na podstawie tych katalogów, oraz, że w braku obowiązujących katalogów norm na poszczególne usługi — ilość godzin, za które powinny być obliczone należności taryfowe, oraz ilość usług przypadająca do wykonania w opłaconym czasie powinny być ustalone komisyjnie w sposób podany w ust. 3.

Taryfa nie określa jednakże ani składu komisji, ani też szczegółowego trybu postępowania tych komisji. Sprawę tę uregulowało zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 12 sierpnia 1955 r. ogłoszone w Monitorze Polskim Nr 82/55.

Zgodnie z zarządzeniem do składu komisji, o których mowa w § 1. ust. 3 i 4 Taryfy, powoływanych (w przypadkach braku norm) do: 1) stwierdzenia wagi ładunku, przyjmowanego do przewozu taborom konnym według innych jednostek miary niż jednostki wagowe np. według sztuk, metrów sześciennych itp. (§ 1 ust. 3 Taryfy), 2) ustalania ilości usług opłacanych w zależności od czasu wynajmu taboru konnego (§ 1 ust. 4 Taryfy) — należy wzywać przedstawiciela każdej ze stron oraz zapraszać przedstawiciela czynnika społecznego (komitetu blokowego itp.) i innych niezainteresowanych w przewozie pracowników najemcy np.: pracowników działu głównego księgowego itp.

Stwierdzenie wagi ładunku w przypadkach, o których mowa wyżej w pkt. 1. następuje na podstawie przeważenia w obecności komisji co najmniej 10 — 15 jednostek przyjmowanego ładunku i wypośrodkowania na podstawie takiego przeważenia przeciętnej wagi jednostki ładunku.

Ustalenie ilości usług w przypadkach, o których mowa w pkt. 2, następuje na podstawie dokonania pomiaru czasu potrzebnego do wykonania poszczególnych czynności związanych z daną usługą oraz wyliczenia ilości usług przypadających do wykonania w opłaconym czasie.

Z działalności swojej komisja sporządza protokół w dwóch egzemplarzach, po jednym dla każdej ze stron. W protokole komisja podaje szczegółowe dane, wymagane zgodnie z § 3 zarządzenia. Protokół podpisują wszyscy członkowie komisji na obu egzemplarzach.

J. B.

OPŁATY OD ŚRODKÓW TRANSPORTOWYCH I ROWERÓW

W wykonaniu postanowień dekretu z dnia 20 maja 1955 r. o podatkach i opłatach terenowych (Dz. U. Nr 21, poz. 136) Minister Finansów zarządzeniem z dnia 12 sierpnia 1955 r., ogłoszonym w Monitorze Polskim Nr 81, poz. 969, ustalił następujący sposób poboru opłat od środków transportowych i rowerów.

A. Opłatę od samochodów, ciągników, autobusów, motocykli, rowerów i wózków z silnikami pomocniczymi o pojemności skokowej ponad 50 cm³ uiszcza się w kasach wydziałów (oddziałów) finansowych prezydium rad narodowych właściwych do rejestracji ze względu na miejsce zamieszkania, bądź siedzibę posiadaczy wymienionych wyżej środków transportowych.

B. Opłatę od łodzi motorowych, wiosłowych i żaglowych, od promów, od łodzi do przewozu towarów i jach-

tów kilowych uiszcza się w kasach rejonów dróg wodnych właściwych do rejestracji ze względu na miejsce zamieszkania bądź siedzibę posiadaczy tych łodzi, promów i jachtów.

C. 1. Opłatę od koni będących w posiadaniu osób podlegających opodatkowaniu podatkiem obrotowym uiszcza się w terminie płatności należności za kartę rejestracyjną w kasie wydziału (oddziału) finansowego prezydium rady narodowej, właściwego do wydania karty rejestracyjnej, przy równoczesnym zgłoszeniu posiadania koni.

2. Opłatę od koni będących w posiadaniu osób podlegających opodatkowaniu podatkiem gruntowym od przychodów osiąganych z furmaństwa uiszcza się w terminie płatności pierwszej raty zaliczki na podatek gruntowy (przy równoczesnym zgłoszeniu posiadania koni) w kasie wydziału (oddziału) finansowego prezydium rady narodowej właściwego do wymiaru podatku gruntowego lub do rak inkasenta podatkowego.

D. Opłatę od rowerów, transportowych wózków rowerowych, rowerów i wózków z silnikami pomocniczymi o pojemności skokowej do 50 cm³ oraz motocykli z silnikami o takiej pojemności uiszcza się w kasach wydziałów (oddziałów) finansowych prezydium rad narodowych właściwych do rejestracji ze względu na miejsce zamieszkania, bądź siedzibę posiadaczy tych środków.

Opłaty wymienione w ust. A, B i D uiszcza się w terminach rejestracji wymienionych środków transportowych. Dowód uiszczenia opłaty, posiadacz środków transportowych (rowerów) wymienionych w ust. A, B i D przedstawia organowi rejestrującemu, który uzależni dokonanie rejestracji od uiszczenia opłaty we właściwej wysokości. Dowód uiszczenia opłaty organ rejestrujący dołącza do wniosku o rejestrację, a na dowodzie rejestracji czyni adnotację o wysokości uiszczonej opłaty.

Opłaty od środków transportowych można uiszczać również w oddziałach Narodowego Banku Polskiego.

Szczegółowy sposób pobierania opłaty określają odrębne instrukcje Ministra Finansów, opublikowane w Monitorze Polskim Nr 81 pod pozycjami 970—973, a mianowicie:

1) w sprawie poboru opłaty od środków transportowych: samochodów, ciągników, autobusów, motocykli, rowerów i wózków z silnikami pomocniczymi o pojemności skokowej ponad 50 cm³,

2) w sprawie poboru opłaty od rowerów, transportowych wózków rowerowych, rowerów i wózków z silnikami pomocniczymi o pojemności skokowej do 50 cm³ oraz motocykli z silnikami o takiej pojemności,

3) w sprawie opłaty od środków transportowych: łodzi motorowych, wiosłowych i żaglowych, promów, łodzi do przewozu towarów oraz jachtów kilowych,

4) w sprawie poboru opłaty od środków transportowych: od koni.

J. B.

BAZY SPRZĘTOWO-TRANSPORTOWE BUDOWLANYCH PRZEDSIĘBIORSTW POWIATOWYCH

Minister Budownictwa Miast i Osiedli wydał w dniu 16 sierpnia br. zarządzenie w sprawie baz sprzętowo-transportowych przy wojewódzkich zarządach budowlanych przedsiębiorstw powiatowych (Monitor Polski nr 78 poz. 945).

Zarządzenie wydane zostało w związku z zamierzoną reorganizacją baz sprzętowo-transportowych budowlanych przedsiębiorstw powiatowych wobec zwiększenia ich zadań usługowych w zakresie sprzętu i transportu, świadczonych na rzecz wojewódzkich zarządów przedsiębiorstw powiatowych.

Zarządzenie zapowiada ustalenie w odrębnym trybie organizacji baz sprzętowo-transportowych i jednocześnie uchyla: 1) instrukcję Ministra Budownictwa Miast i Osiedli z dnia 19 lipca 1952 r. w sprawie organizacji baz sprzętowo-transportowych przy wojewódzkich zarządach budowlanych przedsiębiorstw powiatowych (Monitor Polski nr A-65, poz. 1003), oraz 2) okólnik nr 7 Ministra Budownictwa Miast i Osiedli z dnia 27 lutego 1953 r. w sprawie trybu ustalenia obsady pracowników umysłowych w bazach sprzętowo-transportowych przy wojewódzkich zarządach budowlanych przedsiębiorstw powiatowych (Dziennik Urzędowy Min. Budownictwa Miast i Osiedli nr 3, poz. 43).

TERENOWE KOMISJE PLANOWANIA GOSPODARCZEGO

Uchwała nr 539 Rady Ministrów z dnia 2 lipca br. w sprawie zakresu działania i organizacji terenowych komisji planowania gospodarczego (Monitor Polski nr 73 poz. 904) uregulowała organizację i zakres działania terenowych komisji planowania gospodarczego.

Powyższe komisje utworzone zostały przy prezydium wojewódzkich rad narodowych (WKPG), przy prezydium rad narodowych m. st. Warszawy i m. Łodzi oraz miast stanowiących powiaty miejskie (MKPG), przy prezydium powiatowych rad narodowych (Pow. KPG) oraz przy prezydium dzielnicowych rad narodowych w m. st. Warszawie i m. Łodzi (DKPG).

Terenowe komisje planowania gospodarczego sprawują:

- 1) kierownictwo nad całością spraw terenowego planowania gospodarczego,
- 2) kontrolę wykonania terenowych planów gospodarczych,
- 3) koordynowanie gospodarczej działalności wydziałów, zarządów i innych jednostek, objętych wojewódzkim planem gospodarczym, w zakresie zleconym przez prezydium rady narodowej.

Do zakresu działania terenowych komisji planowania gospodarczego na odcinku transportu należy w dziedzinie spraw gospodarczych województwa koordynowanie i ustalanie perspektywistycznych projektów planu sieci usługowych opracowywanych przez inwestorów oraz opiniowanie i zatwierdzanie lokalizacji inwestycji usługowych w zakresie ustalonym odrębnymi przepisami; w dziedzinie zaś gospodarki planowanej centralnie, stosownie do zlecenia Przewodniczącego PKPG, nadzorowanie produkcji ubocznej i gospodarki surowcami wtórnymi w zakładach przemysłowych budownictwa przemysłowego i usługowego oraz terenowej koordynacji przewozów.

Uchwała Rady Ministrów weszła w życie z dniem 20 sierpnia br. z mocą obowiązującą od dnia 1 lipca br.

Z. L.

Taryfy i zarządzenia

A. W komunikacji kolejowej:

Z dniem 1.VIII.1955 r. weszła w życie Międzynarodowa taryfa towarowa między stacjami Szwedzkich Kolei Państwowych z jednej strony, a stacjami Węgierskich Kolei Państwowych z drugiej strony przez Trelleborg-Sassnitz Hafen. Taryfa składa się z dwóch części i Aneksu w jednym podręczniku. Część I zawiera specjalne postanowienia dodatkowe do KMT, ogólne warunki stosowania oraz wykaz opłat dodatkowych i innych kosztów, część II zaś obejmuje przepisy kierunkowe, wykaz odległości, klasyfikację towarów oraz stawki opłat przewozowych. Aneks do tej taryfy zawiera postanowienia i opłaty taryfowe za przewóz towarów w komunikacji Szwecja — Jugosławia. Taryfa została wydana w językach: szwedzkim, węgierskim i niemieckim. Z dniem wejścia w życie tej taryfy straciła moc obowiązującą dotychczasowa Międzynarodowa taryfa towarowa między stacjami Szwedzkich Kolei Państwowych a stacjami Węgierskich Kolei Państwowych, wprowadzona z dniem 1.V.1954 r.

A i B. W komunikacji kolejowej i drogowej:

W Dz. T i Z. K. Nr 19/55 ogłoszono zarządzenia Ministra Kolei i Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 26.VII.1955 r. i 9.VIII.1955 r. oraz w Dz. T i Z. K. Nr 20 z dnia 3.IX.1955 r. w sprawie przejęcia zadań transportu kolejowego przez transport samochodowy. Zgodnie z tymi zarządzeniami, Państwowa Komunikacja Samochodowa przejmie przewóz przesyłek wagonowych pomiędzy stacjami, położonymi na następujących odcinkach: (Ślawno (wl.) — Darłowo (wl.), Zamość (wl.) — Krasnystaw (wl.), Zamość (wl.) — Hrubieszów (wl.), Chełm (wl.) — Włodawa (wl.), Chełm (wl.) — Dorohusk (wl.), Skarżysko Kamienna (wl.) — Jastrząb (wl.), Skarżysko Kam. (wl.) — Końskie (wl.), Skarżysko Kam. (wl.) — Suchedniów (wl.) oraz Kielce (wl.) — Piekoszów (wl.). Wyjątek stanowią przesyłki, których przewóz samochodami z uwagi na długość, ciężar, rozmiar i inne szczególne właściwości jest niemożliwy, a także przesyłki służbowe i gospodarcze PKP oraz wojskowe, których przewozu nadal dokonywać będą PKP.

O. K.

NOTATKI

NOWY WĘGERSKI AUTOBUS

(r) Węgierski przemysł motoryzacyjny przystąpił do produkcji nowych autobusów w dwóch alternatywach, a mianowicie autobus dalekobieżny „Ikarus 55” i miejski „Ikarus 66”. Oba autobusy można zaliczyć do najbardziej nowoczesnych rozwiązań konstrukcyjnych.

Są to pojazdy bezramowe o samonośnym nadwoziu. Silnik jest umieszczony z tyłu autobusu lub pod podłogą na środku między osiami.

Autobus dalekobieżny posiada w środku boku nadwozia drzwi dwuskrzydłowe, szerokie, umożliwiające pasażerom szybkie dojście do ich miejsca. Autobus miejski zaś, posiada jedne drzwi z tyłu, jedno zaś z przodu, co umożliwia stały przepływ pasażerów.

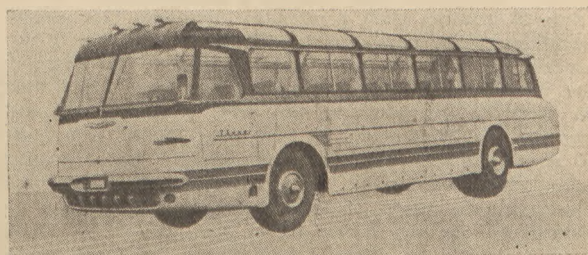
Dzięki umieszczeniu silnika z tyłu uzyskano wiele korzyści, przede wszystkim w zakresie wygody dla pasażerów, gdyż eliminowano hałas, wydzielanie się spalin do wnętrza autobusu oraz nagrzewania się wnętrza.

Poza tymi dobrymi stronami takiego rozwiązania konstrukcyjnego uzyskano bardzo przyjemną i estetyczną linię nadwozia.

Mieliśmy możliwość oglądania kilkunastu nowych węgierskich autobusów podczas Festiwalu, wzbudzały one wśród mieszkańców Warszawy słuszne zainteresowanie.

Poniżej podajemy charakterystykę techniczną omawianych autobusów.

1. Ilość pasażerów w autobusie dalekobieżnym 44 osoby



Autobus konstrukcji węgierskiej

2. Ilość pasażerów w autobusie miejskim ok. 70 osób
3. Całkowity ciężar załadowanego autobusu 14450 kg
4. Obciążenie przedniej osi 4600 kg
5. Obciążenie tylnej osi 9850 kg
6. Długość autobusu 11450 mm
7. Szerokość autobusu 2500 mm
8. Wysokość autobusu 2820 mm
9. Największa wysokość wnętrza 1850 mm
10. Największa szerokość wnętrza 2260 mm
11. Moc silnika przy 2200 obr./min. 125 KM
12. Zużycie paliwa (oleju gazowego) 34 l/100 km
13. Szybkość największa 90 km/g.
14. Autobus posiada urządzenia ogrzewcze i wentylacyjne.

KRONIKA

KRYTYCZNE UWAGI O WSPÓLPRACY MIĘDZY INSTYTUTAMI TRANSPORTU

Instytuty naukowo-badawcze transportu prowadzą szereg prac o zbliżonym charakterze. Znane są np. czytelnikom „Transportu” z kilku artykułów i notatek wspólne prace prowadzone przez Instytut Naukowo-Badawczy Kolejnictwa i Instytut Transportu Samochodowego nad koordynacją przewozów. Nie zawsze jednak instytuty są wzajemnie informowane o tematyce planów prac naukowo-badawczych, co negatywnie odbija się na ich współpracy. Tak np. Instytut Transportu Samochodowego prowadził prace nad opracowaniem metody badania potoków ładunków, nie wiedząc zupełnie o tym, że analogiczne prace prowadzone są przez jeden z zakładów Instytutu Naukowo-Badawczego Kolejnictwa. Również INBK nie wiedział nic o pracach ITS. Ile problemów nurtujących zespoły pracujące nad potokami ładunków w obu instytutach można by rozwiązać przez dokonanie wzajemnej wymiany poglądów i wzajemne udostępnienie doświadczeń. Uniemożliwia to brak należytej koordynacji planów między obu instytutami. Należałoby zatem przy pracach nad planem instytutów transportu na r. 1956 zwrócić większą uwagę na właściwą koordynację poszczególnych tematów na szczeblu PKPG. W poważnym stopniu koordynację taką ułatwiłoby również wzajemne udostępnianie sobie przez instytuty transportu spisu planowanych tematów prac naukowo-badawczych.

W praktyce jednak wzajemna wymiana materiałów między instytutami napotyka na poważne trudności. Świadczy o tym przykłady zaczerpnięte z prac ITS i INBK. Jak już wspomniano, oba instytuty prowadziły prace nad metodą badania potoków ładunków, bez wzajemnej wymiany poglądów. Przypadek chciał, że jeden z pracowników ITS, będąc w bibliotece INBK, zapoznał się z urzędową tam wystawą prac Instytutu Naukowo-Badawczego Kolejnictwa. Wśród wielu wystawionych na widok publiczny opracowań, zauważył interesującą go pracę o metodach badania potoków ładunków na kolei. Teraz będzie można skonfrontować nasze doświadczenia z doświadczeniami kolejowymi — pomyślał — i lepiej opracować będący na ukończeniu temat o metodach badania potoków ładunków w transporcie samochodowym. Po pobieżnym zapoznaniu się z treścią opracowania, pracownik ITS zapragnął wypożyczyć egzemplarz pracy, przestudiować go gruntownie, przedyskutować z głównym referentem i członkami zespołu roboczego i wyciągnąć z tego jak najwięcej praktycznych korzyści. W sprawie wypożyczania międzybibliotecznego istnieje zarządzenie Ministra Kultury i Sztuki (z dnia 23 grudnia 1953), a ponadto biblioteka ITS posiada jeszcze specjalną umowę z biblioteką INBK, więc z wypożyczeniem nie powinno być trudności. Zaopatrzony więc w rewers INBK, ostemplowany przez bibliotekę ITS, udał się specjalnie w tym celu wysłany pracownik instytutu samochodowego do biblioteki INBK. Aby uniknąć ewentualnych trudności, zaopatrzony został jeszcze w specjalne pismo, w którym wicedyrektor ITS prosi o udostępnienie pracy. To jednak do otrzymania pracy nie wystarczyło. Sprawa oparła się o Z-cę Dyrektora INBK p. b. Michałowskiego, który kategorycznie odmówił wypożyczenia pracy. Nie pomogło powoływanie się na umowę międzybiblioteczną i na fakt, że praca była przecież wystawiona na widok publiczny w czasie wystawy prac Instytutu Kolejnictwa, więc każdy mógł ją obejrzeć, dlaczego więc utrudniać to Instytutowi Transportu Samochodowego? Jednak rewers ostemplowany przez bibliotekę ITS i specjalne pismo wicedyrektora instytutu samochodowego dla dyr. Michałowskiego jest jeszcze za mało. A może za dużo jest w INBK biurokracji?

W tym samym czasie, w ramach wspólnej opracowywanej tematu przez oba instytuty, ITS otrzymał do wglądu egzemplarz pracy o zagadnieniach ekonomicznych dowozu boczniami kolejowymi. Myłoby się ten, kto by przypuszczał, że praca ta została wypożyczona bezinteresownie. INBK zażądał bowiem „zapłaty” w formie przepisanie w 2 egzemplarzach wypożyczonych materiałów. Po-

kwitowanie zredagowane przez INBK zawierało m. in. takie zdanie: „Zakład Ekonomiki ITS zobowiązuje się równocześnie zwrócić w/w egzemplarz pracy wraz z dwoma odpisami w terminie do dnia.....” Czy tak ma wyglądać socjalistyczna współpraca między instytutami transportu?

J. M.

DLACZEGO WARSZAWSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO SKUPU SUROWCÓW WŁÓKIEN. I SKÓR. PRZETRZYMUJE OPONY WAGONOWE

Opony wagonowe należą do niezwykle ważnych przyborów ładunkowych na kolei, tym ważniejszych, że jest ich jeszcze zbyt mało w stosunku do potrzeb. Przyspieszenie ich obrotu i umożliwienie przez to częstszego korzystania z nich przez klientów wpływa dodatnio na zwiększenie zdolności przewozowej kolei, ponieważ pozwala na dwukrotnie większe wykorzystanie wagonu towarowego. Dlatego też Dekret o przewozie przesyłek i osób kolejami zobowiązuje użytkowników kolei do zwrotu opony stacji przeznaczenia w ciągu godziny po wyładunku przesyłki. Jest to podstawowy obowiązek przede wszystkim tych klientów kolei, którzy przewożą środkami transportu kolejowego duże ilości pasz słomiatych i słomy lnianej.

Innego zdania jest Warszawskie Przedsiębiorstwo Skupu Surowców Włókienniczych i Skórzanych — baza w Żyrardowie, która właśnie jest bezpośrednio zainteresowana na tym odcinku, ponieważ rokrocznie sprowadza do Żyrardowa duże ilości słomy lnianej. Do dnia 3. IX. 1955 r. żyrardowska baza Warszawskiego Przedsiębiorstwa Skupu Surowców Włókienniczych i Skórzanych przetrzymała 58 opon wagonowych PKP, dopuszczając tym samym do karygodnego niedbalstwa ze strony pracowników bazy. Niektóre opony były przetrzymywane po kilkakrotności dni od chwili przybycia do Żyrardowa, jak np. opona nr 1179, którą przetrzymano 341 dni, opona 2249, którą przetrzymano 263 dni, opona 7013 przetrzymana 264 dni, opona 5268 przetrzymana 340 dni. Oponami tymi, jak również oponami 1078, 1144, 8315, 1025 okryte były stogi ze słomą lnianą oraz maszyny. Przetrzymanie przez tak długi czas tylko tych 4 opon — to 694 wagony, których kolej nie mogła przydzielić użytkownikom pod załadunek słomy, siana i innych towarów. A działa się to w okresie największego nasilenia przewozów pasz słomiatych i słomy lnianej, m. in. także i dla wspomnianego wyżej przedsiębiorstwa, które jest jednym z najpoważniejszych klientów kolei. Na podkreślenie zasługuje fakt, że żyrardowska baza WPSSWiS również w roku ubiegłym przetrzymała w podobny sposób 221 opon wagonowych PKP. A co na to Ministerstwo Przemysłu Lekkiego?

W PRZEMYSŁE CUKROWNICZYM TEŻ OBOWIĄZUJE RACJONALIZACJA PRZEWÓZÓW

1) W Raciborzu znajduje się fabryka słodczy pod nazwą „Ślązak”; w tymże Raciborzu jest również cukrownia. Do tej pory „Ślązak” otrzymywał przydziały cukru z cukrowni raciborskiej, co było bardzo korzystne dla fabryki, która w razie potrzeby przywoziła w ciągu jednej godziny potrzebny cukier przy pomocy ciągnika. Widocznie jednak fabryka „Ślązak” a z nią i Centralny Zarząd Przemysłu Cukrowniczego doszli do wniosku, że nie opłaca się sprowadzać cukier z tak bliskiej odległości i zaczęto sprowadzać go z poznańskiego i z Malborka. W miesiącu wrześniu br. sprowadzono w ten sposób do Raciborza ze stacji Witaszycze 6 wagonów cukru (Nr Nr 114287, 155544, 126045, 117878, 100879, 129899) oraz ze stacji Malbork 2 wagony (Nr Nr 135066 i 147700). A przecież w pobliżu fabryki „Ślązak” jest nie tylko cukrownia w Raciborzu, lecz w bliskiej odległości są cukrownie Baborów i Chybie.

2) Odpowiednie ustawienie planów przewozowych, mające na celu najbardziej ekonomiczne wykorzystanie środków przewozowych kolei jest naczelnym obowiązkiem wszystkich użytkowników kolei. Centralny Zarząd Przemysłu Cukrowniczego nie zawsze jednak zasadę tę stosuje, w wyniku czego buraki cukrowe z Sieradza, Zdunskiej Woli,

Lasku i Pabjanie kierowane są do cukrowni Wieluń, leżącej przy stacji kolejowej Wieluń. Natomiast buraki cukrowe z powiatu Wieruszów i Kępno, leżących w bezpośrednim sąsiedztwie Wielunia, kierowane są do cukrowni Zduny, w związku z czym muszą być przewożone aż przez trzy węzły kolejowe: Kępno, Ostrów Wlkp. i Krotoszyn. CZ Przemysłu Cukrowniczego powinien poważnie pomyśleć o właściwym ustawianiu planów, zwłaszcza, że przytoczony przykład nie należy do wyjątków.

W PRZETRZYMYWANIU WAGONÓW „PRZODUJĄ”

Przetrzymywanie wagonów pod czynnościami ładunkowymi przez użytkowników wpływa niezwykle ujemnie na zdolność przewozową kolei. Każde przetrzymanie wagonu pod za lub wyładunkiem, to uniemożliwienie kolei przewiezienia odpowiedniej masy towarowej, to częstokroć uniemożliwienie wykonania planu. Nie wszyscy użytkownicy kolei doceniają to należycie, a zwłaszcza następujący: Przedsiębiorstwo Zaopatrzenia Budownictwa Miejskiego w Warszawie (Polna 9), które na stacjach węzła warszawskiego przetrzymało w m-cu wrześniu 457 wagonów na 8326 godzin; Warszawskie Zakłady Skupu Surowców Włókienniczych i Skórzanych — baza w Żyrardowie, które przetrzymały w m-cu wrześniu na stacji Żyrardów 885 wagonów przez 22510 godzin; Miejskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych (Zawisz 10) w Warszawie, które w m-cu wrześniu przetrzymało na stacji Warszawa-Gdańska 143 wagony przez 2114 godzin; Zakłady Przemysłu Tluszczoowego im. 15 grudnia (Radzyńska 122) w Warszawie, które w m-cu września przetrzymały na stacji Warszawa-Wileńska 86 wagonów przez 6944 godziny; Zakłady Betonowe ZBM (Anielewicz 26) w Warszawie, które w m-cu wrześniu przetrzymały na stacji Warszawa-Gdańska 291 wagonów przez 2823 godziny. Łącznie wspomniane wyżej zakłady przetrzymały 1862 wagony przez 42717 godzin, co uniemożliwiło kolei użycie do przewozu około 350 wagonów i przewiezienia ponad 5.100 ton masy towarowej.

Ponieważ przetrzymujących wagony jest znacznie więcej, można sobie wyobrazić, jakie szkody ponosi z tego tytułu kolej.

WYKORZYSTANIE ŁADOWNOŚCI I POJEMNOŚCI WAGONÓW OBOWIĄZUE WSZYSTKICH KLIENTÓW KOLEI

Wykonanie planów przewozowych kolei i przewiezienie przewidzianej planem narodowym masy towarowej uzależnione jest w dużym stopniu od właściwego wykorzystania wagonów, stawianych do dyspozycji użytkowników kolei. Niewykorzystywanie przez użytkowników ładowności lub nośności względnie pojemności wagonów przy załadunku towarów działa ujemnie na zdolność przewozową kolei, a więc i na wykonanie narodowych planów gospodarczych. Zdawałoby się, że sprawa jest zupełnie jasna, a jednak nie wszyscy zdają sobie z tego sprawę, o czym świadczą niżej przytoczone przykłady.

Grodziskie Zakłady Przemysłu Terenowego Materiałów Budowlanych wysłały w m-cu sierpniu br. 140 wagonów, nie wykorzystując ich ładowności co najmniej o 1 tonę. Centrala Nasienna na Okęciu wysłała 16 wagonów żyta, również nie doładowując wagonów co najmniej o 1 tonę. Podobnie uczynili w m-cu sierpniu br. Zakłady Pasz w Warszawie (ul. Korsaka), wysyłając 6 wagonów oraz Wojewódzka Zbiornica Surowców Włókienniczych i Skórzanych w Warszawie (ul. Błońska 10), wysyłając 71 wagonów makułatury.

Łącznie tylko wymienione wyżej zakłady nie doładowały do 233 wagonów co najmniej 233 tony, co spowodowało dodatkowe użycie do przewozu bez uzasadnionej potrzeby 16 wagonów więcej.

WZMÓC WYSILEK DLA LEPSZEGO WYKORZYSTANIA TABORU UŻYTEGO DO PRZEWÓZU JESIENNYCH ZIEMIOPŁODÓW

(ST) O niedociągnięciach dotychczasowych w przewozie jesiennych ziemiołódów pisaliśmy w art. pt. „Poważne niedociągnięcia w akcji przewozu zbóż” (nr 10 mies. „Transport” z października 1955) oraz w art. pt. „Usunąć dotychczasowe niedociągnięcia w akcji jesiennych przewozów ziemiołódów (Nr 10 mies. „Motoryzacja” z października

1955 r.) mgr St. Tymńskiego. Nie będziemy więc na tym miejscu omawiać błędów i poważnych niedociągnięć, które wystąpiły w przeprowadzonej akcji przewozów zbóż, natomiast przypominamy o niedociągnięciach, które również przy dalszych przewozach ziemiołódów w szczególności ziemniaków mają miejsce i powinny być jak najprędzej usunięte przez jednostki przeprowadzające skup w terenie.

Niedociągnięcia te wyrażają się zasadniczo:

- a) brakiem operatywnych planów przewozowych,
- b) złą organizacją prac za i wyładunkowych, brakiem odpowiedniej ilości robotników,
- c) brakiem dyspozycji, względnie mylnymi dyspozycjami wysyłkowymi oraz
- d) niepodstawianiem przez kolej w terminie dostatecznej ilości wagonów.

To są zasadnicze niedociągnięcia, które w konsekwencji w dalszym ciągu są powodem ogromnego marnotrawstwa mechanicznych środków transportu drogowego i tym samym podwyższenia kosztów przewozu masy ziemiołódów.

Na marginesie minionej akcji przewozu zbóż podajemy, że do dnia 20 września br. przy niepełnych przewozach w miesiącu sierpniu tabor PKS przetrzymany został na 17.353 godzin, co równa się utracie 39.905 ton produkcji i dodatkowymi kosztami ponad 770.000 zł. Najgorsze wyniki pracy za ten okres wykazały woj. Lubelskie: 3980 godzin przetrzymania taboru PKS, następnie woj. Rzeszowskie — 2096 godzin, woj. Białostockie — 2014 godzin i woj. Kieleckie 1588 godzin.

Ta krótka informacja sama za siebie mówi i dlatego wszystkie jednostki przeprowadzające skup powinny wyciągnąć wnioski ze swych dotychczasowych błędów i usprawnić współpracę z przewoźnikami.

Na tym miejscu podkreślamy, że Ekspozytura PKS włączyła się na ogół do operatywnej pracy w terenie. Bowiem odprawy zwolnione w sprawie akcji przewozów jesiennych, wytyczne udzielane ekspozyturom PKS, doświadczenia z lat ubiegłych oraz zrodzona w załogach świadomość polityczno-społeczna spowodowały, że przewozy jesienne stały się w PKS zagadnieniem rzędu pierwszego.

W końcu przypominamy zasadniczy wniosek nasz, mianowicie, że pełna realizacja Uchwały Nr 568/55 z dnia 27.VII.1955 r. w sprawie akcji przewozów ziemiołódów ze zbiorów w 1955 r. zależy zasadniczo od sprawnego funkcjonowania zespołów powołanych, zgodnie z wspomnianą Uchwałą, przez Prezydium Wojewódzkich i Powiatowych Rad Narodowych.

Aby więc zespoły koordynujące przewozy mogły należycie wykonywać swe zadania, wszystkie jednostki gospodarcze dokonujące skupu oraz przewoźnicy powinni zgłaszać wszelkie uwagi odnośnie złego wykorzystania poszczególnych środków transportu, względnie odnośnie zaistniałych trudności w transporcie do Wojewódzkich i Powiatowych Rad Narodowych.

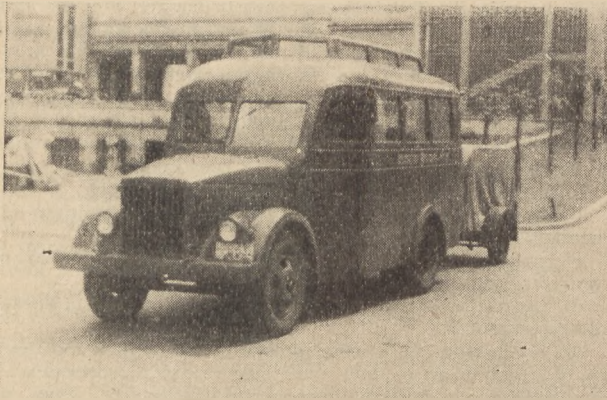
RUCHOMY WARSZTAT PGR

(r) Przy mechanizacji rolnictwa duże znaczenie posiada sprawna i szybka obsługa techniczna sprzętu, który pracuje w terenie porożrzucany często w dużej odległości od bazy macierzystej. Ściąganie sprzętu do obsługi i reparacji z terenu pracy do bazy powoduje niepotrzebne przestoje i straty. Dlatego też ważną jest rzeczą posiadanie przez rolnictwo odpowiednich warsztatów ruchomych skonstruowanych na samochodach.

Ostatnio warsztaty własne PGR zbudowały na bazie dokumentacji, również opracowanej przez Ministerstwo PGR, warsztat ruchomy na podwoziu polskiego samochodu „Lublin”.

Zadaniem tego warsztatu jest właśnie wykonywanie obsługi technicznej i naprawy bieżącej względnie awaryjnej, ciągników i maszyn pracujących w polu.

Przedstawiony na zdjęciu warsztat posiada mocne i estetyczne nadwozie metalowe o zewnętrznym wyglądzie małego autobusu. Wewnątrz znajdują się najpotrzebniejsze obrabiarki, jak: tokarka, wiertarka stołowa i szlifierka oraz pełny komplet narzędzi monterskich. Narzędzia są umieszczone w szafkach i szufladach stołów warsztatowych, a każde z narzędzi posiada swoje miejsce w ten sposób urządzone, że brak jakiegokolwiek bądź narzędzia od razu jest widoczny. Poza tym wewnątrz wozu jest również umieszczony prostownik do ładowania akumulatorów. Do samochodu, jak to widać na zdjęciu, jest przyczepiona dwukółowa przyczepka, na której jest umieszczona kuź-



Ruchomy warsztat PGR

nia połowa wraz kompletem narzędzi kowalskich, wytwornica acetylenowa oraz agregat prądowłóczy o mocy 3,5 KW. Agregat umieszczony na przyczepie dostarcza prądu do napędu wszystkich urządzeń znajdujących się w warsztacie oraz w razie potrzeby do jego oświetlenia.

Obsługę omawianego warsztatu stanowi 3 ludzi, z których jeden jest kierowcą. Samochód jest wyposażony w materace, poduszki i koce, tak, że w razie konieczności cała obsługa może w nim nocować. Warsztaty PGR już w roku bieżącym oddały pewną ilość omawianych samochodów do eksploatacji, a w roku przyszłym zamierzają wykonać ich kilkadziesiąt.

OSIĄGNIĘCIA SŁUŻBY TRANSPORTOWEJ PRZEMYSŁU MLECZARSKIEGO W I PÓŁROCZU 1955 R.

(ZP) Plan przewozów przemysłu mleczarskiego wykonano w I półroczu w 105 proc., przy wykonaniu podstawowego planu działalności, tj. skupu mleka w 102,7 proc.

Służba transportowa przemysłu mleczarskiego wykazała w I półroczu 1954 dużą operatywność w organizacji przewozów zarówno w transporcie własnym jak i obcym, wskutek czego osiągnięto szereg dobrych wyników, wyrażających się podwyższeniem wskaźników techniczno-eksploatacyjnych własnego taboru i w konsekwencji poważną obniżką kosztów transportu, wynoszącą ca 1,7 gr. na 1 ltr mleka, co w skali kraju dało oszczędność około 10 milionów zł. Tak poważną obniżkę uzyskano przede wszystkim w rezultacie znacznego wzmocnienia własnego zaplecza technicznego, zwiększenia przebiegów międzyprawniczych i zwiększenia wskaźników techniczno-eksploatacyjnych np:

Współczynniki	Wykorzystanie taboru	Szybkość ekspl.
I półrocze 1954	0,63	11,8
I „ 1955	0,64	12,3

Osiągnięcia te uzyskano również przez zastosowanie właściwych i najtańszych środków przewozowych taboru obcego oraz aktualnie skorygowanych rozkładów jazdy tych środków.

Dążąc do lepszych form organizacyjnych transportu, przemysł mleczarski tytułem próby zorganizował 2 samodzielne przedsiębiorstwa transportowe, które przyczyniły się również do obniżki kosztów.

W drugim półroczu przewiduje się dalszą organizację przedsiębiorstw.

Najniższy koszt zwózki mleka osiągnęły Zjednoczenia: Bydgoszcz, Poznań i Warszawa.

Niedostatecznie realizują obniżkę kosztów transportu Zjednoczenia: Kraków, Rzeszów i Kielce.

Dobre wyniki działalności transportu w I półroczu i uzyskane doświadczenie rokuje dalsze pozytywne rezultaty w II półroczu 1955.

SZWEDZCY RYBACY URATOWALI POLSKĄ BOJĘ

Rybacki szwedzcy w wyjątkowo trudnych warunkach atmosferycznych wylowili polską boję zegarowo-swiecącą wartości przeszło 25 tys. koron szwedzkich.

Dziękując serdecznie rybakom, minister pełnomocny Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej wręczył im po 1000 koron nagrody oraz podjął obiadem w miejscowości nad-

morskiej Ronneby. W obiedzie brali udział przedstawiciele miejscowych władz oraz żony rybaków.

Rybacki byli bardzo wzruszeni przyjęciem i otrzymaną nagrodą.

STATEK POCZTOWY GDYNIA — MORZE PÓŁNOCNE

Niedawno wyszedł z Gdyni w swój pierwszy „pocztowy” rejs superkuter „Gdy 192”, który powiódł rybakom flotyli dalekomorskiej 2 worki listów i przesyłek pocztowych. Ponadto w ładowniach jednostki znajdowały się 5,5 tony świeżych jarzyn i owoców dla załóg rybackich oraz pewne ilości sieci i sprzętu rybackiego.

Rejs superkutra z Gdyni na Morze Północne i z powrotem trwa ok. 10 dni. Do trasy rejsu został włączony także port rybacki w Swincujściu, gdzie mieszkają rodziny rybaków wchodzących w skład naszej flotyli dalekomorskiej.

Uruchomienie specjalnego superkutra pocztowego poprawi regularność wymiany korespondencji między rybakami i ich rodzinami.

Statek pocztowy usprawni ponadto zaopatrzenie rybaków w artykuły żywnościowe, a głównie w warzywa i owoce.

POLSKIE STOCZNIE REMONTUJĄ STATKI ZAGRANICZNE

Do portu gdańskiego zawinął ostatnio czeski statek „Republika” ze swego kolejnego rejsu. Statek ten przyholowany został na remont średni do Gdańskiej Stoczni Remontowej. Jest to siódmy z kolei statek zagraniczny, remontowany w tej stoczni w bież. roku. Pierwszy z nich — „Ariana” bandery fińskiej, wzorowo wyremontowany w polskiej stoczni, zachęcił dalsze trzy statki fińskie do przybycia na remont do Gdańska. Były to „Rita Nurminen”, „Maria Luize Nurminen” i „Ingeri Nurminen”. Również statki innych bander przechodziły remonty w Gdańsku. M. in. włoski statek „Marielu” i radziecki „Generał Panfilow”. Załoga stoczni otrzymała list, w którym radzieccy marynarze dziękują kierownictwu stoczni, budowniczemu Dominikowi oraz majstrowi kadłubowni Konkolowi za szybkie i dobre wykonanie remontu. Marynarze radzieccy piszą w swym liście m. in. — „Szczególnie podobała nam się strona organizacyjna i techniczna remontu w waszym zakładzie. Życzymy kolektywowi stoczni remontowej dalszych osiągnięć w pracy”.

Remonty statków zagranicznych przebiegają w Gdańskiej Stoczni Remontowej sprawnie i szybko. Ostatnio stoczniozcy zadziwili swych zagranicznych kolegów, wykonując w dwie doby zadokowanie statku, ustawienie rusztowania, oczyszczenie podwodnych części, pomalowanie itp. Na ogół na wykonanie tych czynności przeznaczają się co najmniej 5 dni.

KOMUNIKAT

Komitet Redakcyjny Terminarza Technika, za wiadomiamia członków NOT, że zamówienia na:

TERMINARZ TECHNIKA 1956 ROKU

będą przyjmowane przez Oddziały Naczelnej Organizacji Technicznej od dnia 1.XI. do dnia 30.XI. 1955 r. włącznie.

Terminarz Technika 1956 r. zawierać będzie 17 odrębnych mutacji: 1) Agrotechnikę, 2) Budownictwo, 3) Chemię, 4) Energoelektrykę, 5) Teleelektrykę, 6) Geodezję i Wodno-Meliorację, 7) Górniczo, 8) Hutnictwo, 9) Komunikację, 10) Leśnictwo i Drzewnictwo, 11) Mechanikę, 12) Odlewnictwo, 13) Poligrafikę i Papiernictwo, 14) Przemysł Spożywczy, 15) Włókiennictwo, 16) Wodociągi, Kanalizację, Ogrzewnictwo, Gazownictwo, 17) Zootechnikę.

Cena egzemplarza zł. 10.—

W drugim półroczu bieżącego roku ukazała się na półkach księgarskich praca Jana Wasilewskiego pt. „Planowanie w zakładach naprawczych i stacjach obsługi”; jest to druga książka o podobnej tematyce wydana w ostatnim okresie przez Wydawnictwa Komunikacyjne. Pierwsza zatytułowana „Planowanie i sprawozdawczość operatywna w zakładach naprawy samochodów” była tłumaczeniem z rosyjskiego i obejmowała węższy zakres, niż wydana obecnie.

Obecnie wydana książka Wasilewskiego treścią przekracza ramy określone tytułem, gdyż zawiera wiele wiadomości z zakresu ekonomiki transportu oraz zasad planowania.

Autor podszedł do zagadnienia planowania w zakładach naprawy i stacjach obsługi właśnie poprzez wstęp, wyjaśniający istotę transportu samochodowego i cel jakiemu służy naprawa i obsługa samochodów. Podejście takie należy uważać za prawidłowe, gdyż czytelników tej książki, pracowników zaplecza technicznego zbliży ono do istotnego celu ich pracy, jakim jest utrzymanie taboru we właściwej gotowości technicznej, ażeby mógł on jak najlepiej zabezpieczać potrzeby transportowe.

Część wprowadzająca, o której mówiliśmy obejmując wstęp oraz dwa rozdziały, stanowiąc łącznie około 1/5 całości pracy tak, że wydaje się, iż nie jest ona zbyt obszerna.

We wstępie autor daje całej pracy wyraźne podwaliny ekonomiczne, omawiając istotę planowania a prawa ekonomiczne socjalizmu, źródła gospodarczego rozwoju kraju oraz metodę bilansów w planowaniu.

Rozdział I poświęcony jest ogólnym zagadnieniom zaplecza technicznego transportu samochodowego. W rozdziale tym zostały omówione kierunki rozwojowe transportu samochodowego, podstawowe wiadomości o organizacji i eksploatacji w transporcie samochodowym oraz organizacja zaplecza technicznego.

W Rozdziale II przedstawiona została szczegółowo organizacja zakładu naprawy samochodu i stacji obsługi. Podany tu został przede wszystkim podział organizacyjny przedsiębiorstwa, a następnie omówione komórki funkcjonalne, produkcyjne, pomocniczo-produkcyjne i poza-produkcyjne. Również w tym rozdziale autor precyzuje pojęcie naprawy i obsługi technicznej pojazdu oraz omawia organizację procesu technologicznego w tym zakresie. Na zakończenie II Rozdziału podane są zasady rozrachunku gospodarczego w warsztatach samochodowych i w stacjach obsługi.

Rozdział III, stosunkowo krótki, poświęcony jest technice współpracy pomiędzy zakładem naprawczym (obsługowym), a użytkownikiem taboru. Zatytułowany jest „Umożliwienie planowe w zakresie produkcji naprawczo-obsługowej” i głównie zawiera omówienie technicznych warunków dostawy pojazdów do naprawy i odbioru po naprawie.

W Rozdziale IV autor przystępuje do właściwego tematu pracy, a mianowicie do omówienia planu techniczno-przemysłowo-finansowego w zakładach naprawy i w stacjach obsługi. Rozdział ten, zawierający zasadnicze wiadomości o bilansowaniu potrzeb w zakresie naprawczo-obsługowym oraz omawiający program produkcji w zakładach naprawy i w stacjach obsługi wg ilości, asortymentów i wartości, jest jak gdyby wstępem do dalszych rozdziałów, w których są szczegółowo przedstawione wszystkie odcinki planu techniczno-przemysłowo-finansowego.

Rozdział V zawiera omówienie programu produkcyjnego zakładu naprawczego i podzielony jest na plan ilościowy produkcji według asortymentów i plan produkcji według wartości.

W Rozdziale VI podano sposoby obliczania zdolności produkcyjnej zakładu naprawczego i stacji obsługi.

W dalszych rozdziałach omówiono planowanie postępu technicznego, zatrudnienia i wydajności pracy, szkolenia kadr, plac, świadczeń socjalnych oraz bezpieczeństwa i higieny pracy, zaopatrzenia materiałowego (z uwzględnieniem klasyfikacji materiałów, norm i normatywów), kosztów własnych i ich obniżenia, planowanie finansowe (z rozbiorem na planowanie wyników działalności gospodarczej przedsiębiorstwa, planowanie finansowe środków obrotowych, kapitałnych remontów, inwestycji oraz omówienie bilansu dochodów i wydatków).

Rozdział XIV poświęcony jest planowaniu operatywno-wykonawczemu w zakładzie naprawczym i w jego komórkach ruchu.

Ostatnie dwa rozdziały (XV i XVI) zawierają podstawowe wiadomości o statystyce przemysłowej ze specjalnym uwzględnieniem sprawozdawczości w zakładach naprawczo-obsługowych oraz o kontroli i analizie wykonywania planu.

Jak z powyższego przeglądu treści książki wynika, stanowi ona obszerny i wyczerpujący materiał w zakresie planowania w zakładach naprawy samochodów i w stacjach obsługi. Oczywiście materiał ten został oparty o obowiązujące instrukcje planowania i dość bogato zilustrowany wzorami formularzy. Takie ujęcie jest bardzo praktyczne dla czytelników, pracowników komórek planowania zakładów naprawczych, ma jednakże i swoje złe strony, gdyż instrukcje po pewnym czasie deaktualizują się i książka traci na wartości. Dlatego też wydaje się bardziej celowe w tego typu opracowaniach podawać więcej materiału teoretycznego, ujmującego same zasady planowania na poszczególnych odcinkach, a mniej instruktażowego, z którymi czytelnik może zapoznać się w bieżąco obowiązujących instrukcjach.

W części wstępnej, o której mówiliśmy poprzednio, poruszone zostało ważne zagadnienie organizacji zaplecza technicznego. Słusznie poruszono tę sprawę, jednakże podano jedynie w omawianej książce stan istniejący bez jego analizy. Wydaje się, że w tak poważnej i obszernej pracy można by pokusić się o analizę istniejącego stanu organizacyjnego zaplecza technicznego i o wyciągnięcie z tego wniosków, które mówiłyby, w jakim kierunku powinno rozwijać się u nas zaplecze techniczne. Niestety, tego typu ujmowanie zagadnień jak w omawianej książce, jest typowe dla naszej literatury fachowej na odcinku transportu samochodowego. Otrzymujemy w poszczególnych pracach kronikarskie odzwierciedlenie istniejącego stanu rzeczy, ale nie znajdujemy w nich myśli twórczej.

Książka Wasilewskiego jako całość, trzeba stwierdzić, jest opracowana dobrze i to tak pod względem fachowym, jak również dydaktycznym, stylistycznym i redakcyjnym. Gdzieś tam zdarzają się co prawda drobne potknięcia, jednakże nie mogą one stanowić o całości pracy.

Do takich drobnych potknięć należy zaliczyć przypisywanie Zakładom Starachowickim produkcji wywrotek 2,5 i 3,5 tonowych (str. 20). Podczas, gdy Zakłady Starachowickie w ogóle wywrotek nie produkują, a wywrotek o ładowności 2,5 ton w Polsce wcale się nie produkuje.

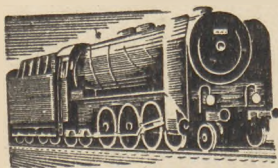
Na str. 21 autor mówi: „Szerokie zastosowanie powinny mieć pojazdy samochodowe o silniku na gaz sprężony i płynny...”, gdy tymczasem nie tyle pojazdy o tego typu napędzie powinny mieć szerokie zastosowanie, ile wykorzystanie tego typu napędu powinno mieć szerokie zastosowanie.

Również w wywodach ekonomicznych autor popełnia błąd, zresztą dość pospolity, mówiąc o produkcji usług, gorzej, że imputuje Marksowi sformułowanie, którego w II tomie Kapitału nie znajdujemy (str. 22), a mianowicie: „Świadczone przez przemysł przewoźowy użyteczne usługi związane są nierozdzielnie z procesem wytwórczym przemysłu przewoźowego”. Tekst ten naprawdę brzmi: „Uzyskany efekt użyteczny jest nierozdzielnie związany z procesem transportowym, tj. z procesem produkcji przemysłu transportowego”. (K. Marks — „Kapitał” — T. II — wydanie ros. 1950 r. str. 51, wyd. polskie „Książka i Wiedza” — Warszawa 1955 r. str. 53/54). Tak więc Marks nie twierdzi, że transport produkuje usługi, twierdzenie takie znajdujemy tylko u niektórych polskich autorów książek transportowych, twierdzenie nie poparte zresztą żadnym dowodem.

Jasną jest rzeczą, że przytoczone usterki stanowią raczej bardzo drobne uchybienia i tak, jak już podkreślił, my, pracę jako całość należy uważać za udaną pozycję wydawniczą, która będzie wysoce przydatną dla pracowników transportu samochodowego, a przede wszystkim zaplecza technicznego.

Recenzję opracował A. Rostocki

Z prasy fachowej



nymi w czasie pobytu w Związku Radzieckim, odnośnie struktury organizacyjnej dyspozycji na kolejach radzieckich.

Mgr inż. Z. Michalak w artykule „Zagadnienie przepustowości przebiegowej stacji kolejowych” omawia metodę ustalania przepustowości przebiegowej stacji kolejowych, opracowaną przez Instytut Naukowo-Badawczy Kolejnictwa.

Mgr inż. Cz. Mazurek w artykule pt. „Czy można zwiększyć zdolność przepustową jednorodowych linii kolejowych” podaje krótkie streszczenie książki inż. W. N. Wdowichenki „Sposoby zwiększenia przelotności jednorodowych linii kolejowych”. Autor tej książki podaje szereg ciekawych rozwiązań umożliwiających skrócenie, a nawet całkowite wyeliminowanie strat czasu w punktach skrzyżowania pociągów na lin. ach jednorodowych.

W dziale „Z doświadczeń kolei zagranicznych” zamieszczono artykuł pt. „Plan techniczny kolei NRD”, stanowiący tłumaczenie artykułu Kurta Krieglsta z Berlina, który ukazał się w majowym numerze miesięcznika niemieckiego „Fahrt frei”. Zagadnienie planu technicznego jest obecnie bardzo aktualne, gdyż w niedługim czasie zamierzamy wprowadzić plany techniczne również na PKP.

Z ciekawszych artykułów należy wymienić również artykuł K. Wadołowskiego pt. „U naszych chińskich przyjaciół”, w którym autor omawia osiągnięcia chińskich kolei na podstawie własnych spostrzeżeń i przeprowadzonych rozmów podczas pobytu w Chinach Ludowych.

„Ruchowo-Handlowy Przegląd Kolejowy” z miesiąca września zawiera m. in. interesujący artykuł mgr. inż. R. Ceceniowskiego pt. „Z zagadnień technicznego planu pracy kolei”. Autor podaje metody umożliwiające wykrywanie nieprawidłowości w danych o wykonaniu planu, które mogą być wykorzystane przez pracowników nadzoru technicznego.

K. Fiałkowski insp. Dep. Ruchu w artykule pt. „Gospodarka wagonami towarowymi w czasie przewozów jesiennych” omawia zagadnienie właściwej gospodarki wagonami towarowymi w czasie przewozów jesiennych i podaje kilka charakterystycznych przykładów najczęściej popełnianych błędów.

W numerze wrześniowym mies. „Gospodarka zbożowa” ukazało się opracowanie St. Tomaszowskiego „Nowe przepisy ważenia zbóż w transporcie kolejowym”. Autor omawia bardzo istotną uchwałę Prezydium Rządu nr 564/55 z 9.VII.55 r., na podstawie której wprowadzono nowe przepisy przy stwierdzaniu wagi przesyłek pełnowagonowych zbóż w transporcie kolejowym. Ponadto w tymże numerze znajdujemy w dziale „Z doświadczeń radzieckich” opracowanie „Przewozy ziarna o podwyższonej wilgotności”.

W nr 17 dwutygodnika „Życie Gospodarcze” ukazał się w związku z Dniem Kolejjarza artykuł H. Wegnera „PKP kończą plan 6-letni”, a ponadto opracowanie pt. „Nasi kolejjarze stosują przodujące metody pracy”.

„Wszelkimi środkami wprowadzać system naprawy samochodów metodą wymiany zespołów” — tak jest zatytułowany pierwszy artykuł w 9 (wrześniowym) numerze „Motoryzacji”, jest to tłumaczenie z 5 numeru „Awto mobilnowo transpor-

ta”. Artykuł ten wykazuje wyższość remontu systemem wymienności zespołów nad innymi stosowanymi systemami, wyjaśniając jak należy organizować obrót zespołami oraz podając szereg przykładów z terenu Związku Radzieckiego.

Mgr S. Tymiński w artykule „Przewozy jesiennie ziemio plodów w 1955 r.” omawia szczegółowo organizację tegorocznych przewozów jesiennych, wskazując na najważniejsze jej odcinki i na konieczność właściwego przygotowania się do niej na bazie doświadczeń z lat ubiegłych.

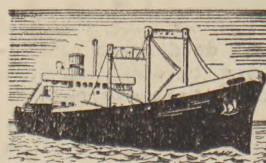
W artykule „TOS’y muszą pracować lepiej” Zygmunt Miller przeprowadza krytyczną analizę kilku placówek TOS z punktu widzenia użytkownika. Redakcja „Motoryzacji” w słowie wstępnym do tego artykułu zachęca swych czytelników, jak również pracowników TOS do dyskusji na poruszany w wymienionym artykule temat.

Również dyskusyjny charakter ma artykuł A. Marchewskiego pt. „O placach w przedsiębiorstwach transportowych przemysłu gastronomicznego”. Autor precyzuje w tym artykule niedomagania systemu plac. obowiązującego w przedsiębiorstwach transportowych przemysłu gastronomicznego.

Ciekawy artykuł o charakterze analizy ekonomicznej opracowała mgr. T. Waśniewska pracownica Instytutu Transportu Samochodowego na temat „Badanie opłacalności zastąpienia bocznym transportem samochodowym”. W artykule tym zostały zawarte niektóre wyniki badań prowadzonych wspólnie przez ITS i Instytut Kolejnictwa.

St. Pluta w artykule „Pogłębienie rozrachunku i planowania wewnątrz-zakładowego w ZNS-ach” omawia podany temat na przykładach metod organizacyjnych warszawskich ZNS, podając wzory z dziedziny organizacji i pracy warsztatowej.

Poza omówionymi artykułami znajdujemy w 9 numerze „Motoryzacji” jeszcze szereg artykułów o tematyce technicznej lub też informacyjnych, jak: „Zagadnienie zużycia sprzęgła przesuwanych w skrzynkach biegów”, „Wtryskiwacz chłodzony paliwem do silników wysokoprężnych”, „Postęp techniczny w budowie samochodów”, „Zabezpieczenie przed pożarem magazynów w jednostkach transportu samochodowego”, „Zmiana zasad trybu zaopatrzenia w paliwa płynne w roku 1955”, „Bandaż czy ochraniacz”. Oprócz tych artykułów, znajdujemy parę interesujących krótkich opracowań w załączonym do omawianego numeru Biuletynie Informacyjnym ITS. Są to następujące opracowania: „Zagadnienie urbanistyczne w świetle wymagań transportu samochodowego”, „Wyniki badania podstawowych wskaźników techniczno-ekonomicznych w ciężarowym transporcie samochodowym”, „Regulacja bębnowych hamulcowych”, „Badanie przyczepności warstwy stopowej w panewkach samochodowych”.



W numerze wrześniowym mies. „Technika i Gospodarka Morska” w dziale Organizacja pracy floty i portów ukazały się następujące dwa artykuły: — kand. nauk. techn. K. A. Jegorow w artykule „Ruchome komory ładunkowe na statkach” omawia nową, interesującą koncepcję mechanizacji prac w ładowni za pomocą dokonania odpowiednich zmian w jej konstrukcji.

W artykule J. Siedleckiego omówiona jest istota i znaczenie konosamentu do załadowania na tle przepisów prawnych, obowiązujących w tej mierze w poszczególnych krajach, ze specjalnym podkreśleniem zagadnienia tego w polskim obrocie morskim.

