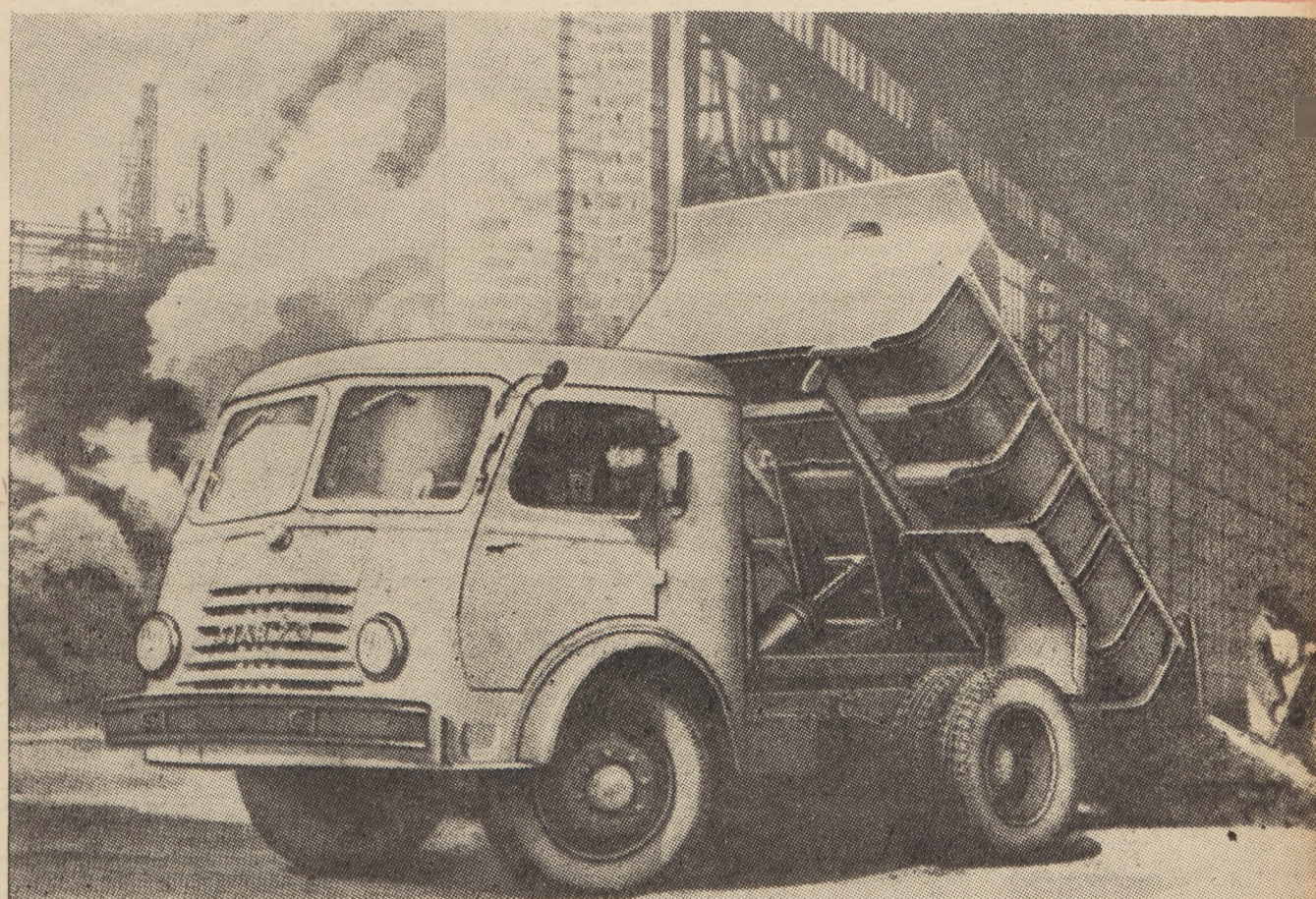


TRANSPORT

**MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY
EKONOMICIE TRANSPORTU**



ROK VII WARSZAWA GRUDZIEŃ 1955

Nr 12



SPIS TREŚCI

M. HOFFENBERG — Bilanse terenowe podstawą racjonalizacji przewozów	353
J. GORDON — Czy transport osobowy i łączność należą do sfery pracy produkcyjnej	358
J. ANACKI — Zagadnienie cen i taryf a usprawnienie przewozów	358
BR. GAJDA — Praca stacji kolejowej i bocznic (Cz. II)	360
J. NOWAKOWSKI — W dziesiątą rocznicę PKS	364
J. OLSZEWSKI — Dewiacja eksploatacyjna linii regularnych w świetle potrzeb handlu zagranicznego	366
T. KAWALEC — Regularność transportu w żegludze śródlądowej	368

TRANSPORTOWCY PISZA

W. JAROSZEWSKI — O problemie przeładunku rudy w okresie zimowym	370
---	-----

DZIAŁ INFORMACYJNY

— Wynajmowanie taboru kolejowego	373
— Sprzedaż materiałów nawierzchni żelaznej na bocznicę	373
— Odznaka „Przodującego Kolejara”	374
— Dostarczanie samochodów osobowych dla służby zdrowia	374
— Zestawienie wyników we współzawodnictwie pracy kierowcy	374
— Odznaka „Zasłużony Pracownik Morza”	375
— Normy dotyczące komunikacji	375
— Cenniki artykułów zaopatrzeniowych, inwestycyjnych oraz taryf	375
— Zawieranie zakładowych umów zbiorowych	376
— Planowa akcja usuwania zniszczeń wojennych	376
— Postępowanie przy rewizji norm pracy	376
— Normy zaopatrzenia w odzież i sprzęt ochrony osobistej	377
— TARYFY I ZARZĄDZENIA	377

NOTATKI

T. S. — Paletyzacja ładunków w sztukach	377
---	-----

KRONIKA

H. M. — Z działalności Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego	378
W. W. — Zagadnienie bocznic kolejowych w pracach ITS i INBK	378
St. — Dalsze poważne niedociągnięcia w akcji przewozu jesiennych ziemiołódów	379
— SPIS TREŚCI	383

CO CZYTAĆ

J. OLSZEWSKI — „Przeładunek według czarteru i konosamentu”
— Rosyjsko-Polski słownik samochodowy

(III str. okładki)

Z PRASY FACHOWEJ

(IV str. okładki)

Zdjęcie na stronie tytułowej przedstawia samochód ciężarowy z podnoszoną skrzynią Star W-14.

Zdjęcia na stronie 353 przedstawiają przodowników pracy w transporcie; z lewej strony kierowca Władysław Skalski, odznaczony odznaką „Przodownika Pracy”, uzyskuje przeciętnie 126 % normy, oszczędza około 70 litrów paliwa miesięcznie. Z prawej strony wzorowy kierowca I stopnia Wacław Ryniewicz zobowiązał się przejechać na autobusie marki Fiat 150.000 km bez remontu głównego, oszczędza 150 litrów paliwa miesięcznie i ogumienia 40.000 oponokm. Jeździ bez awarii.

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 wpłaty na prenumeratę przyjmują urzędy pocztowe oraz listonosze miejsc i wiejsy. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju za zaliczeniem wysyłki zagranicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch” Sekcja Eksportu. Warszawa, Al. Jerozolimskie 119, tel. 805-05.

Cena egzemplarza 6 zł. Prenumerata półroczna 36 zł, roczna 72 zł.

Drukarnia RSW „Prasa”. Al. Jerozolimskie 125. Zam. 2658. 2.XI. 1965 r. D-6-14061



TRANSPORT

MIESIĘCZNIK



Rok VII

Warszawa, grudzień 1955 r.

Nr 12

M. HOFFENBERG (Warszawa)

Bilanse terenowe podstawą racjonalizacji przewozów

Ogólnokrajowe bilanse materiałowe, obejmujące swoim zasięgiem zasoby i rozdział w skali całego kraju nie rozwiązują szeregu zagadnień związanych z zagospodarowaniem bilansowanego materiału. W bilansach ogólnokrajowych nie znajdują na przykład rozwiązania, występujące w pewnych okręgach kraju dysproporcje między produkcją a zużyciem. Problemami tymi zajmują się i rozstrzygają je terenowe bilanse materiałów budowlanych, określając najbardziej racjonalne rozwiązania w dążeniu do wzrostu produkcji materiałów w oparciu o miejscowe surowce oraz likwidacji nieracjonalnych i zbędnych przewozów.

Ściśle z tym wiąże się zagadnienie odpowiedniego rozmieszczenia mocy produkcyjnych w skali kraju. Bilanse terenowe stanowią poważną pomoc w rozwiązaniu tego zadania. Właściwe i zgodne z tezą o konieczności kojarzenia interesów ogólnonarodowych z interesami terenu jest takie rozmieszczenie mocy produkcyjnych, aby równolegle z rozwojem specjalizacji gospodarczej, zarysowującej się w różnych okręgach kraju w zakresie tych lub innych rodzajów produkcji o znaczeniu ogólnopaństwowym, rozwijała się produkcja szeregu materiałów w oparciu o miejscową bazę surowcową. Wielkość tej produkcji powinna być w zasadzie obliczona na zaspokojenie potrzeb danego terenu. Jeżeli zasoby tych materiałów występują w nadwyżce ponad potrzeby miejscowe, to sam fakt, że jest to nadwyżka, nie daje, oczywiście, powodu do ograniczenia wielkości produkcji przy istniejących mocach produkcyjnych. Musimy pamiętać, że w spadku po kapitalizmie przejęliśmy nierównomierne i nieracjonalne rozmieszczenie sił wytwórczych nie odpowiadające potrzebom naszej gospodarki narodowej. Obecnie dążymy raczej do maksymalnego wykorzystania istniejących zasobów i zdolności produkcyjnych, gdyż stwarza to podstawę do pełnego zaspokojenia potrzeb budownictwa socjalistycznego w naszym kraju.

Obok lepszego i pełniejszego wykorzystania zdolności produkcyjnych, terenowe bilanse wpływają w istotnym stopniu na zastąpienie materiałów przywożonych materiałami pochodzenia miejscowego. Stosowanie materiałów lokalnych przynosi gospodarce narodowej wielostronne korzyści. Najważniejsze z nich to:

- 1) odciążenie i zmniejszenie pracy transportu,
- 2) stosunkowo szybkie zwiększenie ilości materiałów dla potrzeb produkcji budowlano-montażowej i obniżenie kosztów inwestycyjnych.

Materiały budowlane bilansowane terenowo, kruszywo i cegła stanowią 70 do 90% ciężaru wszystkich materiałów zużywanych przy wznoszeniu budynków. Przykładowo, ciężar materiałów, zużywanych do budowy typowej hali żelbetowej niskiej wynosi na 100 m³ jej objętości około 28,0 ton, w tym ciężar piasku, żwiru i cegły wynosi 23,9 ton, czyli 85,3% ciężaru wszystkich materiałów. Na podkreślenie zasługuje także fakt, że koszt

transportu loco budowa na przykład piasku i żwiru wynosi 70 do 85% całkowitego kosztu tych materiałów. Przedstawione liczby świadczą o tym, jak wielkie rezerwy tkwiące w gospodarce narodowej można uruchomić, wykorzystując dla realizacji planu budownictwa materiały budowlane pochodzenia miejscowego. Przez właściwe powiązanie miejsc produkcji z miejscami zużycia na podstawie opracowań bilansów terenowych osiągamy znacznie lepsze wykorzystanie środków transportowych, zapobiegamy powstawaniu zbyt dalekich, krzyżujących się, wtórnych i innych nieracjonalnych przewozów. Bilanse terenowe materiałów budowlanych stanowią czynnik usprawniający obrót materiałów zarówno w skali między województwami, jak również w racjonalnym organizowaniu dostaw materiałowych i ładunków w granicach województw. Wykonanie tego zadania terenowego bilansu jest możliwe i osiągalne przez opracowanie na jego podstawie szczegółowych bilansów dostaw materiałowych i powiązanie dostawców z odbiorcami. Opracowania te uwzględniają w jak najszerszym zakresie oszczędne wykorzystanie środków transportowych.

Schemat terenowego bilansu materiałów budowlanych przedstawiony jest na str. 354.

Ogromną rolę w zmniejszeniu pracy transportu odgrywa założenie bilansu terenowego w zakresie przychodu materiałów z innych źródeł. Zaplanowanie w tej pozycji strony przychodowej bilansu terenowego wielkości produkcji ma przede wszystkim za zadanie doprowadzić do załagodzenia występujących różnic między produkcją i zużyciem na danym terenie, co w praktyce sprowadza się do opracowania przedsięwzięć techniczno-organizacyjnych zmierzających do wyeliminowania konieczności przywozu materiałów z innych województw.

W pierwszym punkcie pozycji przychodu materiałów z innych źródeł uwzględnia się na przykład w przeliczeniu na jednostki ceramiczne produkcję nowych, postępowych ściennych materiałów budowlanych. Poza rozpowszechnionymi już w Polsce betonami lekkimi, do materiałów z powodzeniem zastępujących cegłę zaliczyć należy stosowane przy wznoszeniu murów: bloki ceramiczne wieloceglówce, cegły i bloki z sylikatu ciężkiego, bloki i pustaki z tworzyw lekkich, żużło i gruzobetonowych, bloków i płyt dużych itp. Do ścian działowych stosuje się: płyty lekkie sylikatowe, płyty żużło-betonowe wytworzone na spoiwach cementowych, żużłowych wapiennych i gipsowych, płyty gipsowe z wypełnieniem z żużła, trocin, trzciny itp.

W bilansie terenowym kruszywa naturalnego do materiałów zastępczych zaliczyć można: żużel, gruz ceglany, spieki ceramiczne, tłuczeń i odpady kamienne. Ogromne znaczenie posiada po stronie przychodowej bilansu terenowego prawidłowe wypełnienie pozycji: uzysk materiałów z rozbiórek i wykorzystanie miejscowych rezerw. W województwach deficytowych szcze-

gólnie ostro występuje zagadnienie szukania nowych rezerw materiałowych, możliwych do szybkiej eksploatacji, oraz szukanie dróg odciążenia transportu, głównie kolejowego, w celu złagodzenia nierównomierności między wielkością produkcji a zużyciem w poszczególnych terenach. Poza materiałami rozbiórkowymi, które tracą na znaczeniu z każdym rokiem, ogromną rezerwą materiałową, mogącą w poważny sposób wpłynąć na zrównoważenie bilansu terenowego, jest jak najszerze wykorzystanie lokalnych materiałów budowlanych. Nad zagadnieniem powyższym obradowała między innymi Sesja Problemowa PAN-u w czerwcu — lipcu 1954 roku w ramach zagadnień dotyczących materiałów budowlanych. W przygotowanym referacie na ten temat stwierdza się, że racjonalne zorganizowanie eksploatacji i zaopatrzenia budownictwa, jako całości, w materiały budowlane pochodzenia lokalnego bezpośrednio z zaplecza budowy, może w znacznym stopniu usprawnić organizację zaopatrzenia poszczególnych budów w materiały budowlane, obniżyć koszty budowy, ograniczyć, a w wielu przypadkach całkowicie wyeliminować transport kolejowy materiałów budowlanych. Ponadto wykorzystanie materiałów miejscowych może stać się ważnym czynnikiem zwiększenia ilości realizowanych inwestycji budowlanych.

Na całym niemal obszarze Polski występują w mniejszym, lub większym stopniu, surowce mineralne. Można zaryzykować twierdzenie, że wszędzie, we wszystkich województwach istnieją niewykorzystane możliwości produkcji materiałów budowlanych z surowców miejscowych. Produkcja tych materiałów może być zorganizowana przy niewielkich nakładach w ramach produkcji pomocniczej przedsiębiorstw budowlanych lub przez inwestorów realizujących swe zadania inwestycyjne tak zwanym systemem gospodarczym. Z lokalnych surowców można otrzymać produkcję różnych elementów budowlanych, do wznoszenia ścian i materiałów wypełniających konstrukcję nośną, stropu, niektóre z nich mogą być wykorzystane do budowy ścian monolitycznych, mogą również w niektórych przypadkach zastąpić kruszywo, sprowadzane nieraz ze znacznej odległości.

Trzeba przyznać, że stosowanie tych materiałów w Polsce jest mało rozpowszechnione. Poza budownictwem wiejskim, które ciągle rozszerza zakres stosowania lokalnych materiałów, tak inwestycje centralne jak i terenowe realizuje się w oparciu o produkcję przemysłu materiałów budowlanych. Na tym odcinku powinien nastąpić w najbliższej przyszłości zasadniczy zwrot. Zagadnienie wykorzystania w budownictwie materiałów ma charakter generalny. Problem ten znajdzie swe rozwiązanie, gdy zainteresowane zostaną wszystkie ogniska, od których zależy realizacja wykorzystania materiałów lokalnych. W urzeczywistnieniu tej doniosłej dla naszego życia gospodarczego sprawy, powinni brać udział projektant, inwestor i wykonawca.

Dużą rolę w rozpowszechnieniu stosowania jak i uruchomienia produkcji miejscowych materiałów powinny odgrywać organa władzy terenowej (WKPG) jako jednostki bilansujące terenowe materiały budowlane i oceniające poważną część projektów inwestycyjnych, a także wojewódzkie organizacje zbytu materiałów budowlanych.

Projektant i inwestor powinni zdać sobie sprawę, że szerokie wykorzystanie lokalnych materiałów budowlanych w rejonie budowy przyczyni się w znacznym stopniu do potania inwestycji. Z tym wiąże się zagadnienie możliwości wszechstronnego rozeznania możliwości wykorzystania surowców do lokalnej produkcji materiałów przed przystąpieniem do realizacji inwestycji. W pracy przygotowanej na Sesję Problemową PAN w 1954 r., dotyczącą zagadnień materiałów budowlanych, wnioskuje się założenie „Karty rozpoznawczej rejonu budowy”, zawierającej dane dotyczące warunków geologicznych i innych danego rejonu projektowanej budowy. Karta byłaby źródłem wiadomości dla projektanta, inwestora i wykonawcy o rodzaju zalegających złóż mineralnych, ich przestrzennym rozmieszczeniu i mocy produkcyjnej istniejących w rejonie budowy cegielni i innych zakładów produkcji materiałów i elementów

budowlanych. Wiadomości te powinny być wykorzystane przy opracowaniu szczegółowych planów zaopatrzenia przez jednostki realizujące dostawy materiałów budowlanych w celu jak najbardziej ekonomicznego powiązania budowy z zakładem — dostawcą materiałów budowlanych.

Zasadnicze informacje, co do rozmieszczenia przestrzennego zalegania surowców do produkcji lokalnych materiałów budowlanych, można otrzymać od służby geologicznej, zorganizowanej przez Centralny Urząd Geologii. Materiały te jednak mogą być mało dokładne dla ściśle określonego terenu i w tym przypadku bardziej dokładne dane posiadają WKPG. Bardzo cenne mogą się również okazać materiały opracowane przez Wojewódzkie Komisje Kruszywa.

W rezultacie „Karta rozpoznawcza rejonu budowy”, poza wskazaniem konkretnych możliwości zużycia takich lokalnych materiałów i surowców budowlanych, ogranicza masowe zewnętrzne przewozy materiałów budowlanych.

Przychód z innych źródeł, może odegrać poważną rolę w terenowych bilansach materiałów budowlanych. Będą to przeważnie materiały mineralne oraz produkty lokalnego przemysłu niektórych wyrobów ceramiki budowlanej. Do nich zaliczamy: kruszywo naturalne, złoża kamienia naturalnego, złoża gliny oraz połowę produkcji różnych asortymentów cegły, oczywiście w przypadkach gospodarczo uzasadnionych. Ilościowe ujęcie tych materiałów w bilansie będzie wymagało skrupulatnego zbadania, w jakim zakresie poszczególne budowy powinny wykorzystać ten rodzaj materiałów. Wchodzi tu w grę, poza najbardziej powszechnie zaleganym, a jednocześnie najwięcej masowo używanym kruszywem naturalnym, kamienie naturalne, jako materiał do wykonania ścian w różnego rodzaju budynkach, złoża gliny, jako baza surowcowa dla budownictwa nie tylko na wsi, ale i w mieście.

Glina stabilizowana cementem może służyć, jako materiał o wysokich walorach izolacyjnych i do produkcji niektórych elementów konstrukcyjnych. W pewnych przypadkach przy zapotrzebowaniu cegły w granicach jednego miliona sztuk może okazać się celowym inicjowanie produkcji potrzebnej ilości cegieł w warunkach polowych w pobliżu placu budowy. Zjawisko powyższe posiada ekonomiczne uzasadnienie w przypadku, gdy rejon budowy odległy jest od najbliższej cegielni i nie ma dogodnych warunków komunikacyjnych oraz pod warunkiem, że w pobliżu znajduje się dobra glina. Wszystkie wyżej wymienione źródła wykorzystania lokalnych materiałów budowlanych stanowiące niewyczerpane rezerwy miejscowe, muszą być w bilansie wojewódzkim potraktowane z całą powagą, wytyczając konkretne zadania w tym zakresie poszczególnym organizacjom budowlanym.

Terenowy bilans materiałów budowlanych sporządza się na formularzu, który zawiera następujące dane:

Przychód

- I Produkcja ogółem w tym:
 - 1 Ministerstwo itd.
 - 2. Ministerstwo itd.
- II Z innych źródeł:
 - 1 Produkcja materiałów zastępczych,
 - 2 Uzysk materiałów z rozbiórek i wykorzystania miejscowych rezerw
- III Z zapasów (u dostawców)
- IV Przywóz materiałów z innych województw

Przychód — ogółem. Rozchód.

- I Na cele pozarynkowe w tym:
 - 1 Główni odbiorcy w przekroju resortowym
 - 2 Na zaopatrzenie pozostałych odbiorców
 - II Sprzedaż rynkowa w tym:
 - na indywidualne budownictwo mieszkaniowe
 - III Na zapasy (u dostawców)
 - IV Rezerwa
 - V Wywóz do innych województw
- Rozchód ogółem
- Zapasy u dostawców na koniec okresu
- Zapasy u odbiorców na koniec okresu

Na podstawie terenowych bilansów materiałów budowlanych sporządza się ogólnokrajowy bilans materiałowy w podziale na województwa. Bilans ten spełnia następujące zadania:

1) sprawdza w jakim stopniu dyrektywy Narodowego Planu Gospodarczego będą wykonane i przekroczone przez teren,

2) stwarza podstawę do racjonalnego ustalania kierunku nadawania ładunków.

Wykonanie zadania w zakresie planowego ustawienia kierunku i wielkości ładunków może być zrealizowane przez opracowanie syntetycznego zestawienia, obrazującego ilości materiałów przeznaczonych na wywóz i przywóz z poszczególnych województw. W zestawieniu tym określa się kierunki potoku ładunków materiałów między województwami. Ustalając je dążymy do osiągnięcia najmniejszych nakładów na paliwo, tabor i siłę roboczą, rozkładając odpowiednio globalną wielkość ładunków do przewiezienia transportem kolejowym, środkami transportu wodnego i drogowego. Określając kierunki i wielkości ładunków do przewiezienia koleją, uwzględnimy możliwości przepustowe linii węzłowych stacji.

Wykazane po stronie przychodowej bilansu ogólnokrajowego w podziale na województwa ilości materiałów, przewidziane do przywozu z innych województw oraz po stronie rozchodowej — ilości materiałów do przekazania do innych województw, powodują w tym zestawieniu powiązania ilościowe i kierunkowe. Tego rodzaju opracowanie może być przedstawione w formie tablicy ukośnej, zawierającej województwa nadania i przeznaczenia. W ilościowo-kierunkowym planie przewozów materiałów znajdują wyraz zarówno przewozy proponowane w wojewódzkich bilansach materiałów budowlanych w ramach wymiany i współpracy gospodarczej między sąsiadującymi województwami, jak również przewozy określone centralnie przez jednostkę bilansującą w porozumieniu z władzami kolejowymi, transportu drogowego i żeglugi śródlądowej.

Zdarza się, że województwo w tym samym okresie przywozi i wywozi materiały budowlane. Mogą to być województwa, które mają bezwzględny niedobór materiałów, a mimo to, w kierunkowo-ilościowym planie przewozu przewiduje się wywóz materiałów z tego województwa. Na pierwszy rzut oka mogłoby się wydawać, że mamy do czynienia z nieracjonalnymi, krzyżującymi się przewozami. Przypadek ten może być jednak w pełni uzasadniony względami gospodarczymi. Występuje to np. wówczas, gdy zakład położony jest niedaleko granicy województwa i dostarcza materiał na budowę sąsiedniego powiatu innego województwa, przy czym budowa odbiera materiał własnym transportem samochodowym.

Na podstawie opracowanego i przyjętego planu kierunkowo-ilościowego przewozu można przystąpić do bardziej szczegółowego określenia racjonalnych dróg obrotu tych materiałów dla każdego województwa i miasta wydzielonego.

Zadania, wynikające z planu kierunkowo-ilościowego, osiągnąć cel, jeżeli będą ściśle przestrzegane przez terenowy aparat zbytu. Dystrybutor w województwie powinien znać ustalone w bilansach kierunki przewozu materiałów. Jednostka nadrzędna powinna przekazać do wykonania zatwierdzone przez władze centralne plany ilościowo-kierunkowe przewozów podległemu aparatowi handlowemu w zakresie jego terenu działania. Dokument ten powinien wskazywać, jakie ilości materiałów będą wywiezione z terenu województwa i dokąd oraz z jakich województw i jakie ilości materiałów można przewieźć. Zadania dla jednostki wykonującej dyrektywy planu ilościowo-kierunkowego odnośnie każdego materiału bilansowanego terenowo mogą być przedstawione wg niżej podanej tabelki.

Zatwierdzony terenowy bilans materiałowy określonego województwa zawiera wyraźne wskazówki co do kierunku potoku materiałów. Bardzo ważnym zadaniem jest zorganizowanie obrotu w myśl wytyczonych kierunków, aby osiągnąć przy tym jak najbardziej oszczędne wykorzystanie środków transportowych i jak najmniejsze koszty obrotu. W toku realizacji tego zamie-

Zadania planu ilościowo-kierunkowego na r. 195....
dla województwa
Nazwa materiału jednostka miary

		Plan 195....	W tym kwartały			
			I	II	III	IV
I	Zatwierdzona wielkość przychodu wynosi	200	40	45	60	55
	w tym :					
1	Ze źródeł własnych województwa wg rodzajów produkcji	150	20	35	50	45
2	Z innych województw	50	20	10	10	10
a	z województwa	20	10	4	4	2
b	z województwa	30	10	6	6	8
II	Zatwierdzona wielkość rozchodu wynosi	200	40	45	60	55
	w tym :					
I	Na potrzeby własne województwa	180	36	45	50	49
2	Na wywóz do innych województw	20	4	—	10	6
a	do województwa	15	3	—	7	5
b	do województwa	5	1	—	3	1

żenia wyłaniają się trzy zasadnicze problemy, wymagające prawidłowego rozwiązania. Są to:

— organizowanie właściwych powiązań dostawców z odbiorcami na terenie województwa,

— wyznaczenie zakładów przemysłu materiałów budowlanych, których produkcja przeznaczona będzie na wywóz do innych województw,

— wyznaczanie odbiorców otrzymujących materiały od dostawców z terenu innych województw.

Planowy charakter socjalistycznego systemu gospodarczego umożliwia prawidłową organizację dostaw z zakładów-producentów do zakładów-odbiorców. W tym celu organizacje zbytu opracowują szczegółowe bilanse dostaw planowanych materiałów w przekroju wojewódzkim. Stosowana w szczegółowych bilansach dostaw zasada bezpośrednich powiązań dostawców z odbiorcami stwarza podstawę do ekonomicznej współpracy zakładów produkcyjnych z budowlami i innymi jednostkami zużywającymi oraz stanowi bodziec do szerokiego rozwoju współzawodnictwa pracy w oparciu o podejmowanie zobowiązań terminowego i przedterminowego wykonania zamówień przez dostawców.

W celu uzyskania danych do szczegółowego bilansu dostaw, jednostka sporządzająca bilans powinna znać: warunki i możliwości produkcyjne zakładów, asortymenty odpowiadające najbardziej tym warunkom oraz dające największą wydajność maszyn i urządzeń.

Jednostka bilansująca powinna również orientować się w aktualnych zapasach gotowej produkcji, aby umożliwić wykorzystanie rezerw tkwiących w nadmiernych zapasach. Jednocześnie bardzo ważnym zadaniem jednostki bilansującej jest poznanie i określenie potrzeb i specjalnych wymagań szerokiej rzeszy odbiorców. Dokładne poznanie wymienionych elementów umożliwia właściwe powiązanie dostawców i odbiorców. Powiązanie miejsc nadania z miejscami przeznaczenia ładunków, określające w wyniku kierunku potoku ładunków na kolejach i ich odległości przewozu, stanowi istotny moment w szczegółowym planowaniu dostaw.

Przy danym rozmieszczeniu punktów produkcji i punktów spożycia na obszarze województwa może istnieć wiele wariantów wzajemnego połączenia tych punktów pod względem przewozowym. Przydzielając punkty produkcji do punktów zużycia, należy tak dobierać połączenia przewozowe, aby uzyskać najmniejsze sumaryczne nakłady paliwa, taboru i siły roboczej na przewóz określonej ilości ładunków. Stosując tę metodę należy pamiętać również o tym, że koszt własny przewozów na technicznie dobrze wyposażonych liniach kolejowych jest niższy, niż na liniach źle wyposażonych pod względem technicznym. Dlatego przewozy technicznie dobrymi liniami kolejowymi na dalsze odległości

pod względem gospodarczym mogą okazać się bardziej korzystne, niż przewozy na krótsze odległości liniami kolejowymi mniej rozwiniętymi i mniej doskonałymi pod względem technicznym. Okoliczność ta przemawia za tym, że ustalenie powiązania miejsc nadania z miejscami przeznaczenia ładunków należy konsultować z władzami kolejowymi.

Drugim, bardzo ważnym problemem racjonalnej organizacji obrotu w województwie jest dobór zakładów, które będą wywozić materiały poza teren województwa. W przypadku, gdy w zatwierdzonym bilansie terenowym figurują materiały przeznaczone do wywozu do innych województw, czyli gdy zasoby materiałów określonego terenu przekraczają zapotrzebowanie, istotnym momentem jest odpowiedni wybór zakładów dostarczających te materiały. Aby dobór tych zakładów był prawidłowy, wymagana jest dokładna znajomość punktów produkcji i punktów zużycia, wielkości produkcji i zużycia w tych punktach. Znajomość tych elementów jest niezbędna dla oceny, jakie jest nasycenie materiałem w rejonie produkcji i jaki jest obszar ciężenia terenów do miejsc produkcji. Dlatego też istotną rzeczą jest określić jaka część produkcji zakładów może być odebrana własnymi środkami transportowymi (samochody ciężarowe, ciągniki) odbiorców oraz jaki istnieje stan wyposażenia technicznego zakładu w urządzenia transportowe (bocznica kolejowa, rampy, dźwigi itd.).

Teren województwa, dla którego dany ładunek jest przeznaczony, również decyduje o wyborze zakładu. Nie tylko województwo, ale bliższe określenie miejsca odbioru ładunku jest ważne dla konkretnego powiązania odbiorcy z dostawcą w różnych województwach.

Problem racjonalnej organizacji obrotu może być prawidłowo rozwiązany wówczas, gdy z jednej strony wyznaczone są zakłady dostarczające materiały budowlane, a z drugiej strony — punkty zużycia z terenu innych województw. Jasne jest, że zagadnień tych nie należy rozpatrywać jedynie z punktu widzenia jednego województwa. Na tym odcinku powinna istnieć ścisła współpraca rejonów, które w bilansie terenowym wzajemnie się uzupełniają.

* * *

Przedstawione zasady opracowywania terenowych bilansów materiałów budowlanych oraz problemy występujące w tych bilansach wskazują na to, że terenowy bilans materiałowy pomaga w ujawnianiu dysproporcji w rozwoju ekonomiki rejonów oraz w ustalaniu środków niezbędnych dla likwidacji tych dysproporcji i pobudza inicjatywę organów gospodarczych w mobilizowaniu miejscowych zasobów i prawidłowym ich rozdzielaniu. Na podstawie analizy terenowych bilansów materiałów budowlanych ustala się, czy istnieje nadmiar, czy też niedobór danego rodzaju materiału w skali województwa lub rejonu.

Analiza pozwala także określić wielkość pracy transportu w zakresie przywozu i wywozu materiałów budowlanych oraz umożliwia opracowanie przedsięwzięć dla likwidacji zbędnych i dalekich przewozów.

Wnikliwe badanie i poznanie zagadnienia terenowego bilansowania materiałów budowlanych posiada duże znaczenie w racjonalnym zagospodarowaniu województw, a tym samym w przyspieszeniu rozwoju całości gospodarki narodowej.

JULIAN GORDON (Warszawa)

Czy transport osobowy i łączność należą do sfery pracy produkcyjnej

(artykuł dyskusyjny)

Problematyka wytwarzania i podziału dochodu narodowego w społeczeństwie socjalistycznym już od dawna nie stanowi wyłącznie sfery dociekań teoretycznych, lecz wiąże się ściśle z praktyką działalności gospodarczej krajów obozu socjalistycznego. Rośnie z każdym rokiem zainteresowanie tymi zagadnieniami w szerokim aktywie działaczy gospodarczych i społecznych, rozwijają się potrzeby wszechstronnego zanalizowania i rozstrzygnięcia niektórych spornych zagadnień teorii dochodu narodowego. Stąd zainteresowanie, które wzbudził artykuł Bronisława Minca pt. „W sprawie teorii dochodu narodowego społeczeństwa socjalistycznego”, umieszczony w nr 1 „Ekonomisty” z 1955 r., poruszający szereg istotnych a spornych spraw z tej dziedziny. Chciałbym ustosunkować się do niektórych rozważań Br. Minca, poruszających węzłowe zagadnienia ekonomiki transportu i łączności.

Słusznie podkreśla B. Minc, że w gospodarce socjalistycznej zakres pracy produkcyjnej ulega znacznemu rozszerzeniu. Wynika to z jednej strony ze zmiany charakteru niektórych prac, a nawet całych gałęzi gospodarki (np. handlu) z nieprodukcyjnych w produkcyjne, z drugiej strony ze zwięzania do niezbędnych rozmiarów całego szeregu prac nieprodukcyjnych z tendencją do przesuwania wyzwalanych w ten sposób pracowników do sfery pracy produkcyjnej. Oczywiście, że sfera pracy nieprodukcyjnej nosi w społeczeństwie socjalistycznym charakter społeczno-pożyteczny, podczas gdy w społeczeństwie kapitalistycznym nosi ona w szeregu prac charakter pasożytniczy (np. praca plejady sług, obsługujących burżuazję i utrzymywanych przez nią kosztem wartości dodatkowej, uzyskanej przez wyzysk pracowników produkcyjnych).

Poruszona przez B. Minca sprawa, czy transport osobowy i łączność należy zaliczać do sfery pracy produkcyjnej, wychodzi już poza zakres tego zagadnienia. Sprawa to bowiem wspólna jest dla gospodarki kapita-

listycznej i socjalistycznej, albowiem charakter produkcyjny tych gałęzi gospodarki nie ulega zasadniczej zmianie przy socjalizmie (w przeciwieństwie np. do handlu). Sprawa ta była przez K. Marksa w II tomie „Kapitału” i „Teoriach wartości dodatkowej” omówiona i rozstrzygnięta w sposób jednoznaczny i zdecydowany. Marks skrytykował „szkocki naturalizm” w podejściu do pracy produkcyjnej (tj. traktowanie, że praca produkcyjną jest tylko ta, której owocem są produkty — rzeczy) i wyraźnie zaliczył pracę transportu osobowego i łączności do sfery pracy produkcyjnej (przynależność transportu towarowego do tej sfery nie podlega w ogóle dyskusji).

Swoistą cechą transportu i łączności, jako gałęzi produkcji materialnej, jest to, że w odróżnieniu np. od przemysłu nie wytwarzają one konkretnych dóbr w postaci rzeczy, przedmiotów, że pożyteczny wynik ich pracy nie istnieje poza procesem wytwórczym, lecz zaspokojenie przez transport i łączność określonych potrzeb społecznych jest dokonywane w samym procesie wytwórczym. Marks mówi o tym w II tomie „Kapitału” w ten sposób:

„Istnieją natomiast samodzielne gałęzie przemysłu, w których produkt procesu produkcji nie jest nowym materialnym produktem, nie jest towarem. Z tych gałęzi ważny z punktu widzenia ekonomicznego jest jedynie przemysł komunikacyjny, czy to będzie właściwy transport towarów i ludzi, czy też tylko przekazywanie wiadomości, listów, telegramów itp...”

Przemysł transportowy sprzedaje właśnie samą translokację. Uzyskany efekt użyteczny jest nierozdzielnie związany z procesem transportu, tj. z procesem produkcji przemysłu transportowego. Ludzie i towary podróżują wraz ze środkiem transportu, i jego podróż, jego przenoszenie się z miejsca na miejsce, stanowi właśnie dokonany przezeń proces produkcji. Efekt użyteczny można konsumować jedynie podczas procesu

produkcji; ów efekt nie istnieje jako odmienna od tego procesu rzecz użytkowa, która dopiero po wyprodukowaniu funkcjonuje jako artykuł handlu, cyrkuluje jako towar¹⁾.

Marks, mówiąc o produkcji materialnej, nie łączył nigdy tego pojęcia wyłącznie z produkcją rzeczy, przedmiotów. Obok pojęcia produktu w postaci rzeczy Marks wprowadził pojęcie usługi materialnej, gdy przywłaszczanie dóbr przyrody odbywa się bez nadawania im formy rzeczy, przedmiotu.

Transport towarów Marks traktuje jako ostatnią fazę produkcji towarów. Do gałęzi produkcji wytwarzających usługi materialne należą: transport osobowy, łączność i gospodarka komunalna (łaźnie, pralnie itp.). Zagadnienie to wyjaśnia Marks w II tomie „Kapitału” w sposób następujący:

„Jeżeli chodzi o konsumpcję tego efektu użytecznego, to i pod tym względem nie różni się on niczym od innych towarów. Jeżeli służy do konsumpcji osobistej, to wartość jego znika wraz konsumpcją; jeżeli zaś konsumuje się go produkcyjnie, tak, że sam on stanowi stadium produkcji towaru, który jest transportowany, to wartość jego zostaje przeniesiona na sam towar jako dodatek do jego wartości²⁾”.

W świetle teorii Marksa różnica między produkcją materialną, a niematerialną polega bynajmniej nie na tym, że produkcja materialna wytwarza przedmioty, zaś produkcja niematerialna wytwarza usługi. Wynikiem produkcji materialnej mogą być i przedmioty, i usługi. Różnica polega na czym innym: produkcja materialna wyraża się w oddziaływaniu człowieka na przyrodę i jej siły przy pomocy środków pracy, celem przystosowania ich do potrzeb ludzkich (niezależnie od tego czy wynik oddziaływania jest przedmiotem czy usługą), zaś produkcja niematerialna polega na odbiciu i przetworzeniu w głowie ludzkiej świata materialnego, co jest treścią pracy artysty, pisarza, nauczyciela itp. (produkcja duchowa) i na świadczeniu tzw. usług niematerialnych (praca lekarza, urzędnika państwowego itp.).

Trzeba jednak stwierdzić, że sprawa ta stanowi od dawna zagadnienie sporne wśród ekonomistów radzieckich i w praktyce planowania w ZSRR przeważnie nie zaliczano transportu osobowego i łączności (w dziedzinie obsługi ludności) do sfery pracy produkcyjnej, a tym samym do wytwórców dochodu narodowego. Zaznaczyć trzeba, że Centralny Urząd Statystyczny ZSRR, ustalając ostatnio spis gałęzi produkcji materialnej, w których wytwarza się produkt globalny (i tym samym dochód narodowy), wyraźnie oparł się na tej linii podziału, że owocem pracy produkcyjnej winny być rzeczy, przedmioty i nie zaliczył transportu osobowego i łączności do sfery produkcji materialnej, lecz do sfery usług. ¹⁾

Czym się kierowano podejmując tę decyzję? Niestety, w samym tekście decyzji CUS tej motywacji nie ma. Jedyną znaną mi próbą uzasadnienia tego stanowiska był artykuł Palcewa w nr 11 „Woprosow Ekonomiki” z 1953 r. W artykule tym Palcew traktuje środki produkcji w transporcie osobowym jako swoiste środki konsumpcji osobistej (coś na kształt domów mieszkalnych). ²⁾ Rozumowanie to wydaje się nieprzekonywują-

ce. Przecież jeżeli rozpatrzmy proces produkcyjny „przemysłu transportowego” (jak go nazwał Marks) — to nie widać pod tym względem żadnej różnicy między produkcją przewozu towarów i produkcją przewozu ludzi. Tak np. koleje są jednolitym organizmem gospodarczym; przewozu towarów i ludzi dokonują się przy pomocy analogicznych środków produkcji i tych samych pracowników, jak również efekt końcowy jest ten sam — przemieszczenie w przestrzeni towarów bądź ludzi. I w jednym, i w drugim wypadku ma miejsce oddziaływanie przez ludzi na siły przyrody przy pomocy środków pracy i efektem końcowym jest zaspokojenie określonej potrzeby społecznej — a więc ma miejsce praca produkcyjna w pojęciu marksistowskim.

Prawdopodobnie, że biorąc te, a nie inne założenia za podstawę do ustalenia przynależności do sfery produkcji materialnej, CUS się kierował, po prostu, względami użyteczności praktycznej przy obliczaniu produktu globalnego.

Wiemy, że owoce pracy nieucieleśnionej w przedmiotach są trudne do wymierzenia, obliczenia i zestawienia. Dodać należy, że ta trudność w jeszcze większym stopniu występuje w stosunku do radiofonii i telewizji, które Br. Minc proponuje zaliczyć do sfery pracy produkcyjnej.

Byłoby jednak pożądane, by te względy zostały dokładniej wyjaśnione — zagadnienia te interesują nie tylko wąskie grono ekonomistów.

Zgadzając się w zasadzie z określeniem pracy produkcyjnej, podanym przez Br. Minca w tym artykule, chciałbym zaznaczyć, że autor — w sprzeczności zresztą z tym określeniem — zbyt rozszerza zakres pracy produkcyjnej. Tak np. autor twierdzi, że pracę pracowników przedsiębiorstw handlu zagranicznego trzeba uznać za pracę produkcyjną. To co słuszne jest w stosunku do handlu wewnętrznego, niesłuszne jest w stosunku do handlu zagranicznego. W handlu socjalistycznym wewnętrznym procesy produkcyjne (przewóz towarów, składanie, rozważanie, pakowanie itp.) przeważają nad jego funkcją służenia przemianom wartości towarów w pieniądź — toteż zaliczamy go do sfery pracy produkcyjnej. Ale w stosunku do towarów występujących w handlu zagranicznym, te czynności produkcyjne są wykonywane przez przemysł i transport, do zadań przedsiębiorstw handlu zagranicznego należą tylko operacje związane z przemianą wartości towarów, nie będące oczywiście pracą produkcyjną. Motywacja autora, że przecież celem handlu zagranicznego jest zapewnienie niezbędnych środków produkcji i spożycia krajowi, nie jest przekonująca. Gdybyśmy z kryterium charakteru pracy zrobili cel, któremu ona służy (co sprzeczne jest zresztą z określeniem pracy produkcyjnej, podanym przez autora, w którym jest mowa o oddziaływaniu człowieka na przyrodę) — to byśmy zatarli zupełnie różnice między pracą produkcyjną i nieprodukcyjną, które będą istniały przecież i w społeczeństwie komunistycznym.

Wreszcie jeszcze jedna uwaga. Zaliczając radiofonii i telewizję do sfery produkcji materialnej, B. Minc dzieli pracowników tych gałęzi łączności na wykonywujących pracę produkcyjną i nieprodukcyjną, przy czym pracę autorów i artystów zatrudnionych w tych gałęziach uznaje za nieprodukcyjną. Otóż zaliczenie artystów w tym wypadku wydaje mi się niesłuszne. Autorzy — tak, ich praca nosi charakter produkcji duchowej, a więc pracy nieprodukcyjnej. Ale artyści stanowią tu wraz z robotnikami i personelem inżynieryjno-technicznym część składową „robotnika złożonego”. Ewentualne powoływanie się na to, że Marks zaliczał pracę artystów do pracy nieprodukcyjnej nie byłoby tu uzasadnione, ponieważ Marks zastanawiał się nad określeniem charakteru pracy artysty pracującego w teatrze, a więc w sferze produkcji duchowej. Nie ma prac, które same w sobie, niezależnie od warunków, nosiłyby charakter produkcyjny lub nieprodukcyjny. Toteż wydaje mi się, że praca artysty w radiofonii jest produkcyjną, jeżeli zaliczamy radiofonii do produkcji materialnej, tak samo jak praca stolarza robiącego w teatrze dekoracje jest nieprodukcyjną, skoro teatry zaliczamy do produkcji niematerialnej.

Wydaje się, że wszechstronne, szerokie przedyskuto-

¹⁾ „Ogólna zasada, którą należy wziąć za podstawę przy rozwijaniu tego zagadnienia (tj. rozgraniczenia sfery produkcji materialnej i innych rodzajów działalności społecznej — J. G.), jest to, że wszystkie rodzaje działalności uprzedmiotowujące się w produkcji materialnej reprodukowanej w skali masowej należy zaliczać do sfery produkcji materialnej”. (Zalecenia Kolegium CUS ZSRR w sprawie rozgraniczenia sfery produkcji materialnej i sfery administracji i usług, „Więstnik Statistiki”, 1954 r., nr 6, str. 93—94).

²⁾ „Środki transportu osobowego (pociąg pasażerskie, statki, taksówki, tramwaje, autobusy itp.) stanowią swoisty rodzaj środków konsumpcji osobistej. Różnią się one od zwykłych środków konsumpcji pod względem ekonomicznym w istocie rzeczy tylko tym, że są spożywane kolektywnie (wspólnie) w ciągu dłuższego czasu. Bieżące wydatki eksploatacji transportu osobowego (opłata robotników, paliwo itp.) stanowią skoncentrowane wydatki konsumpcji, opłacane w ostatecznym rachunku z dochodu narodowego, wytwarzanego w sferze produkcji materialnej” (Palcew, „Zagadnienia teorii dochodu narodowego społeczeństwa kapitalistycznego”, „Woprosy Ekonomiki” 1953 r., nr 11, str. 64—65).

wanie zagadnień związanych z podziałem pracy społecznej na sferę produkcyjną i nieprodukcyjną ma szczególne znaczenie dla rozwoju nauki ekonomiki transportu i łączności i w wyniku swoim powinno się przy-

czynić do ostatecznego rozstrzygnięcia spraw nasuwających wątpliwości i wywołujących różnice zdań w oparciu o naukę marksizmu, zastosowaną twórczo do zadań i potrzeb obecnego okresu.

J. ANACKI (Warszawa)

Zagadnienie cen i taryf a usprawnienie przewozów

Państwo socjalistyczne, dzięki planowemu kierownictwu gospodarką narodową, ma możliwość wykorzystania wszelkich środków organizacyjnych i dźwigni ekonomicznych dla realizacji planowego rozwoju gospodarki w celu zaspokojenia potrzeb społeczeństwa. Dotyczy to zapobiegania zbędnym nakładom pracy i kosztom, a m. in. i zbędnym, nieracjonalnym przewozom oraz kosztom takich przewozów.

Na naszym odcinku, na odcinku przewozów, istnieją niewykorzystane możliwości w zakresie bodźców ekonomicznych — ich powiązania z działaniem środków organizacyjnych w celu zapewnienia wykonania zadań planowych.

Umiejętne powiązanie takich dźwigni ekonomicznych jak rozrachunek gospodarczy i związane z nim — system finansowy, ceny (system cen i rozliczeń wewnątrzprzemysłowych), taryfy, czy też i system umowny (z sankcjami, odpowiedzialnością materialną), wykorzystanie zasady materialnego zainteresowania, mogą wpłynąć na uruchomienie istniejących rezerw, likwidację zbędnych nakładów pracy społecznej i kosztów.

Skuteczne przezwyciężenie występujących niedociągnięć jest jednym z niezbędnych warunków realizacji uchwał II-go Zjazdu PZPR.

Jednym z ważnych zadań Narodowego Planu Gospodarczego w zakresie usprawnienia przewozów jest zadanie skrócenia odległości przewozów dla grup ładunków czy nawet niektórych podstawowych ładunków. Za wykonanie omawianych zadań są odpowiedzialne przedsiębiorstwa-nadawcy i CZP odpowiadające także za wyniki działalności gospodarczej (koszty przewozów), za wykonanie planów kosztów i planów rentowności. Wykonanie planów kosztów jest ostatnio włączane do warunków uzyskania odpowiedniej premii za wykonanie zadań planowych przez pracowników przedsiębiorstw i CZP (Centralnych Zarządów Przemysłu).

Wszystko więc byłoby dobrze, gdyby:

1) zadania w zakresie skrócenia odległości były zgodne z zadaniami zawartymi w ryczałcie kosztów przewozu, w kalkulowaniach w cenę;

2) od przedsiębiorstw, jako jednostek ponoszących przede wszystkim odpowiedzialność za koszty transportu i rentowność zależało wyłącznie skrócenie odległości przewozów;

3) średnia odległość przewozów poszczególnych produktów danego przedsiębiorstwa była zgodna z zadaniami planowymi, bądź od nich niższa (korzystniejsza).

Niestety, trzeba przyznać, że nie ma pełnej koordynacji w zakresie zadań skrócenia odległości przewozu z zadaniami, zawartymi w kalkulacjach cen. Tym zagadnieniem nie interesują się ani Zarządy Transportu, ani też Zarządy Zbytu.

Centralne Zarządy Przemysłu, wnioskujące ceny do Zarządów Zbytu starają się tylko, żeby kalkulacja była odpowiednio „wyliczona“, aby były w niej rezerwy. Sprzyja temu fakt niewydziałiania z „kosztów sprzedaży“ kosztów przewozu (stanowiących przecież pozycję zależną od odległości przewozów) nie tylko w kalkulacjach, przedkładanych w uzasadnieniu wniosków o ustalenie cen, ale również i w sprawozdawczości, czy nawet i w ewidencji księgowej oraz w planach kosztów.

A przecież duża część tych kosztów decydująca o ich wysokości zależy nie od pracy przedsiębiorstw przemysłowych, ale od pracy aparatu zbytu — jednostek zbytu (dysponujących zbytem produkcji), dokonujących powiązań dostawców z odbiorcami. A to decyduje o odległości przewozów.

Jednostki zbytu, którymi są przeważnie nie działy zbytu CZP, lecz komórki organizacyjne Zarządów Zbytu (Branżowe Biura Zbytu), a więc jednostki budżetowe, nie uczestniczące pod względem prawnofinansowym w obrocie (tj. nie zawierające umów i nie dokonujące rozliczeń za dostawy) czy nawet jednostki działające w formie przedsiębiorstw (Biura Sprzedaży czy Obrotu) nie ponoszą odpowiedzialności finansowej za swą działalność na odcinku przewozów, za wysokość kosztów przewozów, za zgodność sumy ryczałtów, zawartych w cenach zbytu, z sumą faktycznych kosztów przewozów w danym okresie. Nic dziwnego, że nie zawsze pracują one należycie na tym odcinku, że sumy te nie bilansują się. Dzieje się to nie tylko w skali kwartalnej, ale i rocznej — i nie tylko w skali przedsiębiorstw, lecz — co gorsza — nawet przemysłów, CZP.

Systemu dysponowania zbytem — gdy istnieje wielu producentów danego wyrobu — nie można zmienić, przenosząc dyspozycję do przedsiębiorstw producentów. Ale w związku z tym należy zwiększyć odpowiedzialność za racjonalizację przewozów Zarządów i ich komórek (jednostek) zbytu. Tam należy przenieść odpowiedzialność materialną, gdzie jest dysponent. Bo tylko przez to osiągniemy możliwość większego wpływu na działalność tych jednostek, na wykonanie zadań. Przemawiają za takim rozwiązaniem jeszcze inne względy.

Ceny ustalane są przy uwzględnieniu poziomu planowanych kosztów nie jednego przedsiębiorstwa, czy nawet grupy przedsiębiorstw, podległych danemu CZP, lecz poziomowi kosztów odpowiadającego niekiedy całej gałęzi przemysłu, zorganizowanej w kilku CZP, czy nawet i w kilku resortach. Dotyczy to także kosztów przewozu, które w skali państwowej kształtują się inaczej, niż w poszczególnych przedsiębiorstwach, czy CZP, bądź resortach (np. cegły — w grupie ceramiki budowlanej).

Ustalanie cen zbytu, uwzględniające te odchylenia byłoby za bardzo pracochłonne, a przy tym nie dałoby należytego efektu. Wyłączenie bowiem z cen zbytu kosztów przewozu, dla rozliczeń z odbiorcami i ponoszenie przez odbiorców każdorazowo faktycznych kosztów przewozu nie wydaje się uzasadnione wobec trudności, jakie spowodowałoby to w kalkulacjach (szczególnie budownictwa), planach zaopatrzenia resortów, w planach kosztów i finansowych oraz w ich realizacji.

Stąd wynikają dwie alternatywy, które należałoby rozważyć dla prawidłowego rozwiązania tego zagadnienia:

- 1) przenieść rozliczanie kosztów przewozu do CZP,
- 2) przenieść rozliczanie kosztów przewozu do jednostek zbytu.

Rozwiązanie pierwsze wydaje się słuszne, gdy producenci określonego wyrobu podlegają tylko jednemu CZP (oczywiście, gdy jest więcej producentów niż jedno przedsiębiorstwo), bo wówczas i dysponowanie zbytem powinno być tam umieszczone (tj. w komórce zbytu Centralnego Zarządu Przemysłu).

Rozwiązanie drugie wydaje się uzasadnione wówczas, gdy jest dużo producentów, podlegających wielu CZP, a nawet resortom. Obydwie alternatywy powinny być zatem stosowane w zależności od konkretnych warunków obrotu (zbytu) poszczególnymi wyrobami.

Od czego zależy średnia odległość przewozów? Oczywiście, od odległości poszczególnych przewozów, udziału przewozów odległych, a przede wszystkim od odległości producentów od odbiorców — jednostek zużywających dane wyroby, czy też je odprowadzających (pośredników). Niewątpliwie zależy od prawidłowości do-

konania powiązań przez jednostki organizacyjne, które się tym zajmują. Są to, jak już wiemy, tzw. jednostki zbytu, przeważnie Biura Zbytu.

Wynika stąd jasny wniosek, aby właśnie te jednostki (bądź CZP w przypadkach omówionych) odpowiadały za swą pracę, żeby rozliczały się z przedsiębiorstwami przemysłowymi (producentami i nadawcami), ponosiły koszty przewozów rozprowadzanych przez siebie materiałów. Takie rozwiązanie może wpłynąć na poprawę ich pracy, a przy tym na prawidłowe umieszczenie odpowiedzialności, prawidłowe stosowanie bodźców ekonomicznych i środków organizacyjnych, ich odpowiednie powiązanie.

Do tego celu potrzebne są (przy wprowadzeniu rozliczeń):

1) przeniesienie jednostek zbytu (w zakresie omówionym) na rozrachunek gospodarczy, co jest możliwe w ramach obowiązujących przepisów (Uchwała Rządu z 23.XII.1950 r. w sprawie włączenia Centralnych Zarządów w skład ministerstw i przepisy wykonawcze),

2) wydzielanie kosztów przewozu w kalkulacjach, planach, ewidencji i sprawozdawczości (w zakresie kosztów),

3) ustalenie, że jednostki zbytu ponoszą odpowiedzialność za koszty przewozu,

4) wprowadzenie obowiązku uzgadniania poziomu kosztów, zawartych w kalkulacjach, przez odpowiednie jednostki różnych szczebli organizacyjnych z polityką transportową — z zadaniami planowymi w zakresie obniżenia odległości przewozów,

5) wprowadzenie odpowiednich bodźców materialnych dla pracowników jednostek zbytu, mających wpływ na koszty przewozów i pracowników kłenujących zbytem w tych jednostkach, za obniżanie kosztów przewozu, skracanie odległości. (Należałoby to uczynić nie w formie premii — w %/o do wynagrodzenia, włączanej ew. w jego skład, lecz odrębnych nagród za osiągnięcia poszczególnych pracowników, którzy się przyczynili do obniżenia kosztów przewozów swą pracą).

Pozostaje do rozważenia inne zagadnienie w zakresie wykorzystania dla racjonalizacji przewozów polityki taryfowej. Jak wiadomo, odległość przewozu zależy nie tylko od dostawcy, tj. nadawcy, oraz od jednostki zbytu, ale w wielu przypadkach i od odbiorcy. Dotyczy to szczególnie wymogów jakościowych, asortymentowych czy rodzajowych w danej grupie ładunków, a nieraz i żądania konkretnego dostawcy. Nie zawsze przy tym żądania te są uzasadnione należycie względami ogólnymi, a przeciwnie bywają objawem wygodnictwa. Weźmy przykład z tego zakresu: Do jednej z miejscowości podwarszawskich, w której znajduje się cegielnia (spółdzielcza), produkująca cegłę pełną II klasy, nadająca się przecież do budowy domów jednorodzinnych, nadszedł transport cegły pełnej — rozbiórkowej, podobno aż z Wrocławia. Cegła ta potrzebna była do budowy właśnie jedno-piętrowego obiektu.

Cóż zatem spowodowało taki — nieuzasadniony z ogólnopństwowego punktu widzenia — przewóz? Brak odpowiednich bodźców ekonomicznych, brak odpowiedniej różnicy w koszcie sprowadzenia jednakowych — pod względem zastosowania, choć różnych pod względem jakościowym — wyrobów. Cena cegły pełnej — rozbiórkowej była bowiem niewiele wyższa od ceny cegły pełnej „spółdzielczej” (liczonej bez kosztów przewozu), przy czym cegła rozbiórkowa była dostarczana na warunkach „franco stacja odbiorcza”, a cegła „spółdzielcza” — „loco zakład”, a więc bez kosztów przewozu. (Obecnie — dla odbiorców, jednostek gospodarki społecznej — cena zbytu takiej samej cegły jest jednakowa, niezależnie od producenta, a od ceny cegły rozbiórkowej jest niewiele wyższa). Dlatego danemu odbiorcy — w tym przypadku przedsiębiorstwu budowlanemu, opłacał się przywóz cegły z innej miejscowości, pomimo posiadania „pod bokiem” — w odległości ca 1 km — cegły niewiele gorszej i całkiem odpowiedniej do prowadzonej budowy.

Nie należy wyciągać stąd wniosku, że cena cegły rozbiórkowej była za niska, czy też pełnej nowej (spółdzielczej) za wysoka. Gdyby nawet różnica cen tych wyrobów odpowiadała różnicy cen w/g cennika wyrobów produkcji państwowej, to również sprawa byłaby nadal nierozwiązana. Bo różnica tych cen jest za mała, aby wpłynęła w sposób decydujący na rozstrzygnięcie

— w danym przypadku — zagadnienia zgodnie z ogólnopństwowym punktem widzenia.

Wprowadzenie cen zbytu „franco stacja nadawcza” przyczyniłoby się wprawdzie do likwidacji takich sytuacji, ale ma swoje ujemne strony przez wpływ na prace odbiorców, co już omówiłem wyżej.

Istnieje więc konieczność innego rozwiązania. Rozwiązanie takie jest stosowane w/g radzieckich ekonomistów (Kołdomasowa, Majzenberga) dla zachęcania (odbiorców) klientów kolei do skracania odległości przewozów. Jest nim odpowiednie zastosowanie taryf przewozowych, (wprowadzenie taryf zróżnicowanych, wyjątkowych) dla zapobieżenia występowania takiego rodzaju przypadkom. Wydaje się, że jest to jedynie słuszne — w omawianych przypadkach — rozwiązanie. Któż więc powinien ponosić koszty takiego nieracjonalnego przewozu? Kto — w szczególności — powinien pokryć koszt dodatkowy, spowodowany takim przewozem? Możliwości mamy w tym przypadku dwie: jedna — że płaci odbiorca, druga — płaci jednostka zbytu. Którą z nich zastosować? Jest to zależne od tego, „kto winien”. Ustalmy więc, jaki wpływ ma jednostka zbytu, a jaki odbiorca, na dokonanie prawidłowego powiązania z dostawcą i racjonalnego przewozu.

Odbiorca przy zawieraniu większości umów składa zwykle tzw. zamówienie, czyli dokument, w którym m. in. określa, jaki wyrób chce otrzymać (zamawia). W naszym przypadku poda np. „cegła rozbiórkowa”. Jasne jest, że tej cegły nie ma we wskazanej wyżej miejscowości i jednostka zbytu nie może w związku z tym powiązać tego odbiorcy z dostawcą — producentem z jego miejscowości. Ale może ona próbować (zwłaszcza, że byłaby zainteresowana materialnie przy wskazanym systemie rozliczeń z przemysłem) uzgodnienia z odbiorcą wykonania dostawy cegły pełnej zwykłej — nowej, zamiast dostawy cegły rozbiórkowej. Jednakże w razie odmowy odbiorcy nie ma podstawy prawnej (a chyba przydałaby się) do powiązania go z najbliższym dla niego dostawcą cegły „nowej” i zobowiązana jest do wykonania jego zlecenia (zamówienia). Na odbiorcę nie działają zresztą — jak stwierdziłem — odpowiednie bodźce finansowe, żąda zatem dostawy w/g zamówienia. Wykonanie takiej dostawy, to typowy nieracjonalny przewóz. Fakt ten przemawia za obciążeniem kosztami dodatkowymi takiego przewozu nie jednostką zbytu, lecz odbiorcą, zapewniając również jednostce zbytu zwrot różnicy dodatkowego kosztu nieracjonalnego przewozu od odbiorcy. Wydaje się, że właściwe byłoby rozwiązanie takie, które wykazałoby odbiorcy jego wpływ na zaistnienie tego kosztu. Należałoby wówczas zastosować taryfę wyjątkową, obejmującą tylko dodatkowe opłaty od przewozów określonych rodzajów wyrobów, jak np. cegły pełnej zwykłej (cegły rozbiórkowej), do miejscowości, posiadających w pobliżu innych dostawców (producentów). Wskazane byłoby ew. zwolnienie pewnych grup odbiorców (np. budów potrzebujących cegły o wysokiej jakości) od ponoszenia dodatkowych opłat.

Dla realizacji omawianego rozwiązania niezbędne byłoby

1) wprowadzenie dodatkowych opłat przewozowych dla pewnych grup (najbardziej masowych) ładunków, bądź poszczególnych wyrobów, np. dla cegły pełnej zwykłej (rozbiórkowej i ew. nowej), odpowiednio zróżnicowanych w zależności od odległości przewozu ładunku,

2) obciążenie tymi opłatami odbiorców i pobieranie ich przez kolej bezpośrednio od odbiorców, ew. przy wydaniu ładunku,

3) określanie w listach przewozowych ściślej nomenklatury omawianych grup, czy poszczególnych wyrobów; szczegółowość powinna zależeć od potrzeb, ustalonych przez władze transportowe w porozumieniu z organizacjami zbytu;

4) ustalenie wykazu jednostek odbiorców zwolnionych od tej opłaty (wprowadzanej jako reguła), na wniosek władz odbiorców przez Ministerstwo Kolei w porozumieniu z organizacjami zbytu;

5) wydanie odpowiednich przepisów, polecających odbiorcom stosowanie określonych rodzajów materiałów do pewnych celów (np. cegły pełnej zwykłej klasy I i cegły rozbiórkowej do pewnego rodzaju robót budowlanych) podobnie, jak to już jest stosowane w zakresie niektórych materiałów;

6) zamieszczanie takich przepisów w cennikach wraz z wyciągami z taryfy kolejowej o dodatkowych opłatach;

7) otrzymywanie przez stacje odbioru informacji o wszelkich przypadkach nieracjonalnych przewozów, żądanych przez odbiorców (meldunków organizacji zbytu);

8) powiadamianie władz nadrzędnych odbiorcy (ministerstw) ew. kopiami meldunków organizacji zbytu.

Zastosowanie zespołu tych środków wpłynęłoby istotnie na zmniejszenie ilości nieracjonalnych przewozów, (powstających z winy organizacji zbytu i odbiorców),

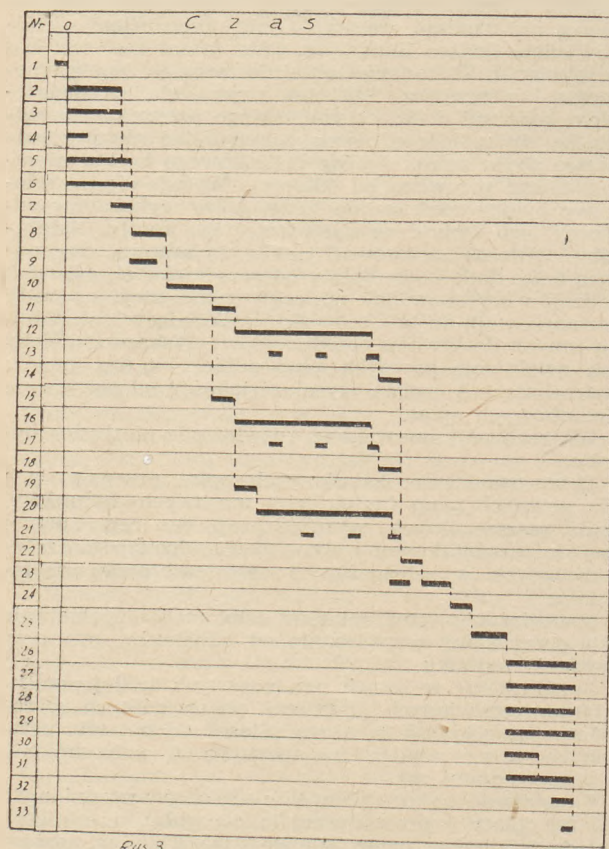
przede wszystkim wskutek działania bodźców ekonomicznych, jak też środków administracyjnych (odpowiednich kar, sankcji władz nadrzędnych odbiorców w stosunku do poszczególnych jednostek odbiorców i sankcji władz jednostek zbytu wobec tych jednostek), do jednostek odpowiedzialnych za pracę na tym odcinku.

Reasumując, uważam za konieczne, wprowadzenie materialnej odpowiedzialności: a) jednostek zbytu za koszty przewozu — z odpowiednimi dalszymi konsekwencjami, b) odbiorców za dodatkowe koszty nieracjonalnych przewozów — przy zastosowaniu wszelkich innych środków. Tylko zespół omawianych środków może zapewnić należyte wyniki — usprawnienie przewozów.

Br. GAJDA (Warszawa)

Praca stacji kolejowej i bocznic (Cz. II)

Elementarna dokumentacja JPT. Harmonogram obróbki składu. Przyjęty w JPT porządek obróbki wagonów oraz ustalone normy czasu na wykonanie poszczególnych czynności powinny zapewnić ciągłość i płynność pracy z wagonami na stacji i bocznic. Porządek pracy z grupą wagonów lub składami przedstawia się na planie graficznym-wykresie (Rys. 3) sporządzanym w następującej kolejności: a) spis niezbędnych czynności dla obróbki danej grupy wagonów lub składu pociągu, b) porządek wykonywania czynności (kolejność oraz maksymalna równoległość), c) czas trwania każdej z wymienionych czynności, d) wykreślenie harmonogramu na siatce wykresu.



Na rys. 3 dla każdego numeru czynności wskazano oznaczenie czynności (a) oraz wykonawców (b), a mianowicie: 1-a — Przebieg pociągu pracowników, uczestniczących w jego obróbce, 1-b — Rewident wagonów, ślusarze, wagowi, spisywacze i pracownicy pun-

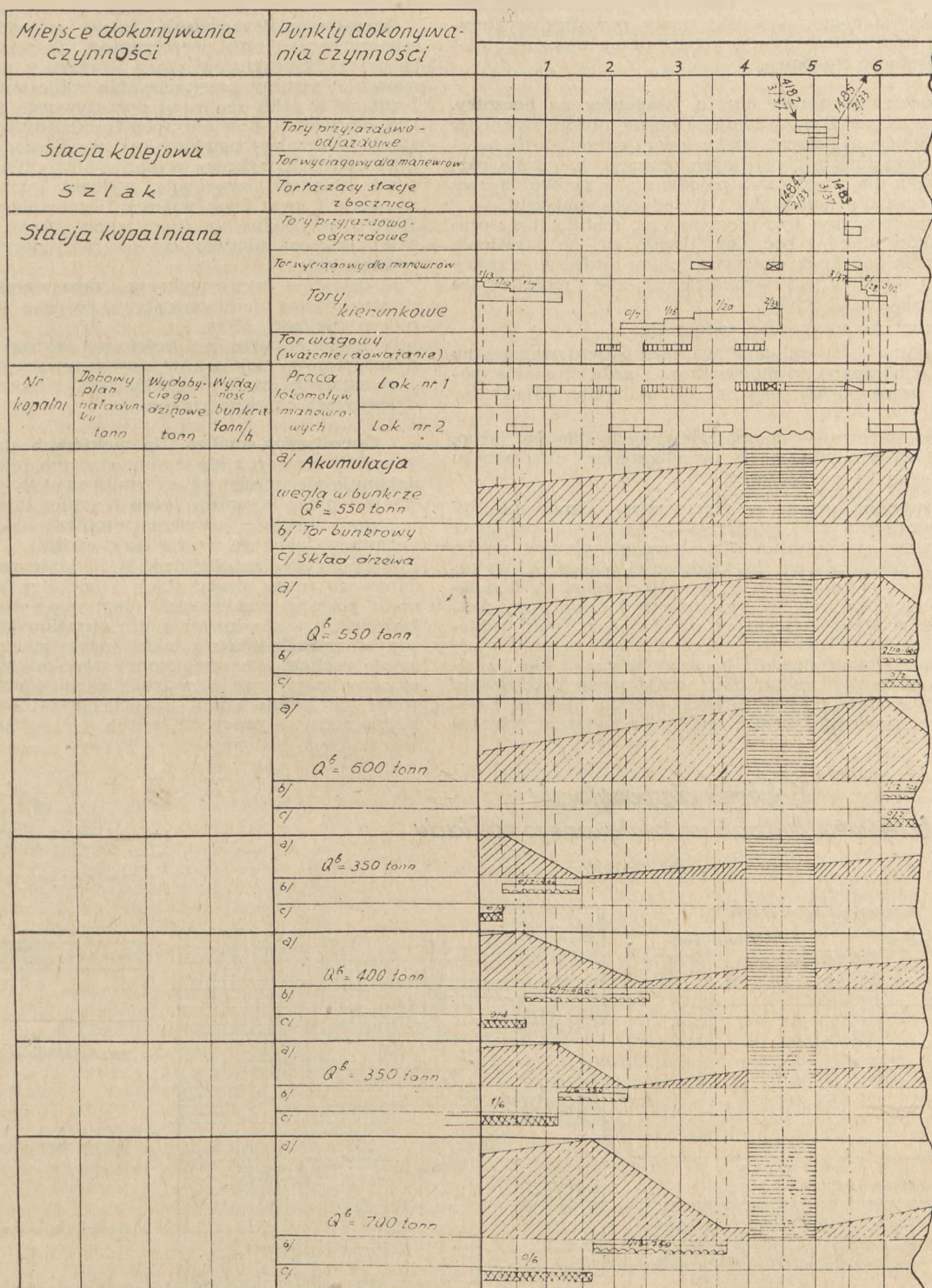
któw zdawczo-odbiorczych; 2-a — Przegląd techniczny i remont wagonów bez wyłączania z pociągu, 2-b — Rewident wagonów, ślusarze; 3-a — Przegląd handlowy wagonów, 3-b — Wagowi, robotnicy; 4-a — Kredowanie wagonów (dla ułatwienia pracy bocznic), 4-b — Spisywacze; 5-a — Przyjęcie wagonów pod względem technicznym przez pracowników bocznic, 5-b — Rewident wagonów i pracownicy techniczni zatrudnieni przy przekazywaniu; 6-a — Przebieg wagonów pod względem handlowym przez pracowników bocznic, 6-b — Wagowi i pracownicy handlowi zatrudnieni przy przekazywaniu; 7-a — Doczepienie lokomotywy, próba hamulców i wyprawienie na bocznicę, 7-b — Ustawiacz bocznicowy (kierownik) i maszynista; 8-a — Przejazd na bocznicę, 8-b — Ustawiacz bocznicowy (kierownik) i maszynista; 9-a — Otrzymanie danych o składzie i ułożenie planu jego obróbki, 9-b — Dyspozytor oddziału kolejowego transportowego; 10-a — Rozrządzanie składu, 10-b — Drużyna manewrowa nr 1; 11-a — Podstawienie wagonów na punkt ładunkowy nr 1, 11-b — Drużyna manewrowa nr 1; 12-a — Wyładunek, 12-b — Ładowacz grupowy; 13-a — Oczyszczanie wagonów po wyładunku, 13-b — Ładowacze, robotnicy; 14-a — Zabranie wagonów z punktu ładunkowego nr 1 na stację przemysłową, 14-b — Drużyna manewrowa Nr 1; 15-a — Podstawienie wagonów na punkt ładunkowy nr 2, 15-b — Drużyna manewrowa nr 2; 16-a — Wyładunek, 16-b — Ładowacze, grupowy; 17-a — Oczyszczanie wagonów po wyładunku, 17-b — Ładowacze, robotnicy; 18-a — Zabranie wagonów z punktu ładunkowego nr 2 na stację przemysłową, 18-b — Drużyna manewrowa nr 2; 19-a — Podstawienie wagonów na punkt ładunkowy nr 3, 19-b — Drużyna manewrowa nr 2; 20-a — Wyładunek, 20-b — Ładowacze, grupowy; 21-a — Oczyszczenie wagonów po wyładunku, 21-b — Ładowacze, robotnicy; 22-a — Zabranie wagonów z punktu ładunkowego nr 3 na stację przemysłową, 22-b — Drużyna manewrowa nr 2; 23-a — Zestawienie pociągu zdawczego na stacji, 23-b — Drużyna manewrowa nr 2; 24-a — Doczepienie lokomotywy, próba hamulców i wyprawienie, 24-b — Ustawiacz bocznicowy (kierownik pociągu) i maszynista; 25-a — Przejazd pociągu na stację kolejową; 26-a — Przekazanie wagonów pod względem technicznym, 26-b — Pracownicy techniczni zatrudnieni przy przekazywaniu; 27-a — Przekazanie wagonów pod względem handlowym, 27-b — Pracownicy handlowi zatrudnieni przy przekazywaniu; 28-a — Kontrolny przegląd techniczny i remont wagonów, 28-b — Rewident wagonów i ślusarze; 29-a — Kontrolny przegląd handlowy wagonów, 29-b — Wagowi, robotnicy; 30-a — Przyjęcie składu przez drużynę konduktorską, 30-b — Kierownik pociągu i konduktor terenowy; 31-a — Przyjęcie składu przez starszego rewidenta, 31-b — Starszy rewident; 32-a — Doczepienie lokomotywy pociągowej i próba hamulców, 32-b — Rewident-hamulcowy; 33-a — Doręczenie kierownikowi pociągu wykazu wagonowego, przebieg do lokomotywy, udzielenie informacji maszyniście i odprawienie, 33-b — Kierownik pociągu i maszynista.

Dobowy graficzny plan pracy stacji i bocznic.

Zasadniczym celem sporządzania graficznego planu pracy stacji i bocznic jest zorganizowanie i graficzne przedstawienie systemu organizacji pracy stacji i bocznic według rozkładu jazdy uzgodnionego z wykresem

ruchu pociągów i technologią produkcji zakładu przemysłowego oraz określenie normy obrotu wagonów na bocznicę i postoju ich na stacji. Plan graficzny opiera się na zaplanowanych potokach wagonów oraz ich przewidywanym rozdziale pomiędzy poszczególne punkty ładunkowe. Dobowy graficzny plan pracy sta-

Graficzny plan pracy dobowej stacji i bocznic



--- Akumulacja węgla w bunkrach
 --- Przerwy w pracy kopalni
 --- Natładunek
 --- Wyładunek
 --- Ilość wagonów 2 ośiowych / licznik / 4 ośiowych / manowinik / i pojemność wag. w łonach.

Oznaczenia umowne:

Czynności wykonywane
 --- zestawianie pociągów
 --- rozrząd pociągów
 --- ważenie
 --- zbieranie wagonów jazdą szlaki
 --- wyposażenie lok. manewrowe

Punktem wyjścia wspólnej analizy są sprawozdania operatywnych kierowników zmian pracy na stacji i na bocznicach o wykonaniu pracy za ubiegłą dobę na podstawie wykresów pracy. Na tej podstawie zawiadowca stacji oraz kierownik działu transportowego zakładu przemysłowego dają wspólnie ocenę wykonanej pracy przez obie załogi transportowe.

Krytyczna ocena projektu JPT

Na wspólnej naradzie pracowników stacji oraz pracowników działu transportowego zakładu przemysłowego opracowany projekt JPT poddaje się krytycznemu rozważaniu. Zgłoszone poprawki i wnioski po przeanalizowaniu zostają uwzględnione, względnie odrzucone. Następnie JPT zostaje uzgodniony przez zainteresowane komórki organizacyjne obu stron i zatwierdzony przez dyrektora kolei i dyrektora zarządu przemysłowego.

Wdrażanie JPT

Zanim przystąpi się do wdrożenia zatwierdzonego projektu JPT, zawiadowca (naczelnik) stacji oraz kierownik wydziału transportowego zakładu przemysłowego na bocznicach powinni wprowadzić w życie zmiany technologii i organizacji pracy przewidziane w JPT, jak na przykład utworzenie filii ekspedycji towarowej na bocznicach, zastępowanie przepuszczania pociągów z bocznic lub na bocznicę bez zatrzymania na stacji, wzmocnienie środków technicznych służących mechanizacji prac ładunkowych, przesunięcie punktu przyjęciowo-zdawczego, zmiana specjalizacji lub wymiana lokomotyw manewrowych itp.

Odpowiedzialnymi za wdrażanie JPT są: zawiadowca stacji oraz kierownik wydziału transportowego bocznic. Wdrażania JPT warunkują:

- a) szczegółowe zapoznanie, przeszkolenie i sprawdzenie stopnia przyswojenia sobie przez zainteresowanych pracowników stacji i bocznicach znajomości zasad postanowień JPT;
- b) ułatwienie przyswojenia sobie przez pracowników znajomości JPT przez sporządzanie dla nich wyciągu, wykresów harmonogramów poszczególnych czynności czy też grup czynności i umieszczenie tych wyciągów na odpowiednich posterunkach pracy (na punktach zdawczo-odbiorczych, u dyspozytorów lub dyżurnych kierujących zespołem zmianowym itd);
- c) nieustanna kontrola wykonywanej pracy w sensie zgodności zasad pracy z zatwierdzonym JPT;
- d) przyjęcie zarówno w „Regulaminie obsługi bocznic”, jak również w „Umowie bocznicowej” norm obsługi ustalonych w JPT;
- e) prowadzenie operatywnej i stałej analizy odchyłań w pracy eksploatacyjnej w odniesieniu do postanowień JPT i stawianie wniosków o dokonanie rewizji i wniesienie poprawek do jednolitego procesu technologicznego.

Wnioski z doświadczeń radzieckich

Porównanie stanu zagadnienia dotyczącego jednolitych procesów technologicznych pracy stacji i bocznic w ZSRR oraz w Polsce nasuwa szereg wniosków natury organizacyjnej, technicznej i prawnej. Poruszmy zasadnicze z nich, posiadające najistotniejsze znaczenie dla pomyślnego i skutecznego wprowadzenia racjonalnej organizacji pracy w oparciu o zasady jednolitego procesu technologicznego.

Sprawa norm pracy. Ustalanie norm pracy dokonuje się u nas w odróżnieniu od ZSRR w większości przypadków na podstawie chronometrażu. Pomijając sprawę niezłej organizacji prac chronometrycznych, choćby takiej jak w dyrekcji OKP stalinogrodzkiej i poznańskiej, trzeba krytycznie ustosunkować się do znacznego udziału chronometrażu w ustalaniu norm pracy przy opracowywaniu jednolitego procesu technologicznego. Szczególnie ważne pod tym względem są manewry oraz prace ładunkowe. Pod tym względem sytuacja na kolejach radzieckich jest o tyle pomyślniejsza, że istnieją tam tzw. „stacje normatywne”, które służą do określania norm czasu typowych czynności. Prace normatywne na tych stacjach prowadzi komórka ministerstwa odpowiedzialna naszemu Departamentowi Ruchu oraz Departamentowi Handlowo-Taryfowemu w Min. Kolei.

Również ustalenie u nas norm pracy na podstawie chronometrażu wymaga polepszenia jakości. Dążyć przecież należy do ustalenia norm średnio-progresywnych, w przeciwnym przypadku dochodzi się do takich anomalii, że ustalone normy pracy są przekraczane w niewspółmiernie wysokich rozmiarach bez zmiany technologii pracy, wyposażenia technicznego oraz zmiany systemu organizacji wykonywania pracy. Świadczyć to może jedynie o niskiej jakości prac ustalania norm wykonania poszczególnych czynności.

Sprawa premiowania pracowników. Uregulowanie tej niezmiennie ważnej dla jednolitego procesu technologicznego pracy musi objąć zarówno pracowników wydziałów transportowych bocznic (zakładów przemysłowych), jak również pracowników kolejowych. Uregulowanie sprawy tylko dla jednej strony, nawet najbardziej słuszne, nie przyniesie pełnych efektów naszej gospodarce narodowej. W zestawieniu ze stosunkami panującymi w ZSRR mamy na tym odcinku wiele do poprawienia.

Wydaje się rzeczą bezsporną, że związanie pracowników transportowych na bocznicach premią wypłacaną im od wykonania ogólnego planu produkcyjnego zakładu wytwórczego jest niewłaściwe. Związanie transportowców z planem produkcji, na który pracownicy ci posiadają tylko pośredni wpływ, nie jest słuszne. Może powstać wówczas pytanie, dlaczego to nie uzależnić premii pracowników transportowych bocznic od planu przewozowego; otóż dzieje się tak dlatego, że wymaga to dodatkowego opracowania planu przewozowego, postawienia zadań transportowcom i kontroli wykonania tych zadań. Zgadza się, że dotychczasowy sposób rozwiązywania sprawy jest łatwiejszy, jednak, niestety, nie pozwala on wzmocnić wysiłków o sprawniejszy, racjonalniejszy i tańszy przewóz. W ZSRR podstawowym czynnikiem premiowania pracowników transportowych na bocznicach jest wykonanie planu maładunku, planu wyładunku, dotrzymanie normy pobytu wagonu na bocznicach (w obrachunku beznumerycznym).

Kolej powinna mieć wyrobiony pogląd na ustalenie premii za dotrzymanie oraz uzyskanie polepszenia normy pobytu wagonu na bocznicach, aby przez zbytnie jej faworyzowanie nie załamać planu marszrutyzacji i na ogół zdajemy sobie sprawę ze sprzeczności wzajemnej marszrutyzacji nadawczej oraz skracania średniego pobytu wagonów na bocznicach.

Służba dyspozytorska na stacji i bocznicach. W zestawieniu z kolejami radzieckimi uderza nieśmiało uregulowanie służby dyspozytorskiej na stacjach kolejowych, przylegających do potężnych zakładów przemysłowych (kopalń, hut, zakładów przemysłu itp.). Niewspółmiernie gorzej przedstawia się sytuacja na bocznicach przemysłowych; nie trudno byłoby nam wyliczyć szereg bocznic przemysłowych zatrudniających po kilka, a nawet kilkanaście lokomotyw manewrowych, które albo nie posiadają dyspozytora, albo posiadają go tylko z nazwy.

Pod tym względem w zestawieniu ze stosunkami radzieckimi, sprawa winna ulec radykalnej poprawie. Sprawa o tyle komplikuje się, że wyszkolenie dyspozytorów na bocznicach nie jest sprawą łatwą, ponieważ muszą oni poznać nie tylko zasady i sposoby operatywnego kierowania procesem transportowym, lecz także znać zasady, technologię i procesy produkcyjne zakładu przemysłowego, a bywają zakłady bardzo skomplikowane.

Wydaje się, że nie będzie przesadzone twierdzenie, że wprowadzenie oraz podniesienie na wyższy poziom sprawności służby dyspozytorskiej zarówno na stacjach kolejowych, a przede wszystkim na dużych bocznicach dokona zasadniczego przełomu w usprawnieniu pracy według jednolitego procesu technologicznego.

Dyscyplina wzajemna i socjalistyczna współpraca. Brak odpowiednich kontaktów kierowników pracy stacji i bocznic oraz brak jednolitych zasad, na których kierownicy stacji i zakładu przemysłowego dokonywaliby oceny jakości wyników pracy nie sprzyja wzajemnemu poznaniu własnych trudności oraz nie uczy solidarnego przełamywania powstających trudności i znajdowania najwłaściwszych środków zaradczych.

Konieczność prowadzenia naukowych studiów w zakresie JPT. Wiele wysiłków i studiów włożono w zagadnienie jednolitego procesu technologicznego pracy stacji i bocznic przemysłowych w ZSRR. Korzystając z doświadczeń Związku Radzieckiego, wprowadzamy również i u nas ten system. Obecnie mamy poza sobą pierwszy etap prac, związanych z wprowadzeniem JPT, dla określenia zasad współpracy kolei i jej zasadniczych klientów. Istnieje u nas pilna potrzeba naukowego opracowania zależności funkcjonalnych między procesem produkcyjnym przemysłu, a procesem produkcyjnym transportu kolejowego. Dla dobitniejszej ilustracji konieczności naukowego opracowywania zagadnienia JPT, przytoczymy przykład z dziedziny współpracy przemysłu węglowego z koleją. Wiemy, że w eksploatacji kopalni doniosłe znaczenie dla zdolności produkcyjnej zakładu posiada płynne i ciągłe odtransportowywanie urobku na powierzchnię. Wprawdzie możliwość zwałowania urobku na powierzchnię brana jest pod uwagę przy opracowywaniu rozwiązań technicznych, w praktyce eksploatacyjnej jednak jest stosowana tylko w przypadku zaburzeń w terminowej odstawie wagonów przez kolej.

Rozwiązaniem tych trudności może być zbudowanie

na kopalni zbiorników-bunkrów, w których magazynuje się urobek; rozwiązanie to przedstawia wiele zalet eksploatacyjnych:

a) dla kopalni — w razie awarii sortowni czy płuczki — bunkry mogą zapobiec na pewien czas konieczności zwałowania urobku;

b) dla kolei — przyspieszenie obrotu wagonów i użytkowanie wagonów zgodnie z ich zasadniczym przeznaczeniem (transportowanie ładunków);

c) dla gospodarki narodowej — właściwe wykorzystanie środków technicznych — zapewnienie ciągłości wydobycia węgla oraz lepsze wykorzystanie taboru kolejowego.

Te wszystkie dodatnie cechy stosowania bunkrów wymagają jednak porównania właściwości ujemnych — dużych kosztów inwestycyjnych, związanych z budową bunkrów. Naukowe zbadanie zagadnienia budowy bunkrów, która to sprawę wytoczyliśmy przykładowo, wymaga określenia warunków eksploatacyjnych, w granicach których bunkry są korzystnym rozwiązaniem technicznym. Spraw podobnych istnieje cały szereg przy rozpatrywaniu jednolitej technologii przemysłu i transportu.

J. NOWAKOWSKI (Warszawa)

W dziesiątą rocznicę PKS

W roku bieżącym przypada dziesiąta rocznica istnienia Państwowej Komunikacji Samochodowej, organizacji transportu drogowego nowego, socjalistycznego typu, nie mającej precedensów w okresie międzywojennym, kiedy transport samochodowy stanowił jedną z najbardziej zacofanych w Polsce dziedzin.

Pomimo niewątpliwych usterek w pracy, co niejednokrotnie znajdowało wyraz w notatkach prasowych, PKS w okresie swego istnienia wykazał przewagę formy organizacyjnej przewoźnika publicznego nad innymi formami organizacyjnymi transportu samochodowego, czego widocznym dowodem są osiągnięte wydajności eksploatacyjne, a jako funkcja wysokiej wydajności pracy pojazdów — niskie koszty własne.

Stosowane obecnie metody pracy, chociaż wciąż jeszcze niedoskonałe, opanowane zostały dzięki doświadczeniom, przykładom i literaturze fachowej radzieckiej, gdzie po raz pierwszy opracowano wzory organizacyjne i przesłanki ekonomiczno-techniczne dla gospodarstw samochodowych o tak dużej skali i zakresie pracy, nieznanych w tej formie i wymiarach w państwach kapitalistycznych.

Do osiągniętych rezultatów PKS nie doszedł łatwo, przechodząc poprzez szereg trudnych, lecz mobilizujących etapów.

W okresie powstawania PKS chodziło organizatorom o stworzenie chociażby namiastki regularnej komunikacji drogowej, często jedyne go wówczas środka przewozu, wobec zerwanych mostów, zniszczonych torów i braku wagonów kolejowych. PKS, trudniący się początkowo głównie przewozem osób, otrzymał w pierwszej fazie pracy paręset samochodów prawie wyłącznie ciężarowych z demobilu wojskowego różnych marek i typów.

Celem zobrazowania ówczesnych warunków pracy cytujemy urywki z pierwszego sprawozdania Dyrekcji PKS: „Ewidencja taboru w ogóle nie istniała. Naczelnicy WUS uważali się nadal za gospodarzy Baz PKS, gdyż żadnych instrukcji co do kompetencji Dyrektora PKS nie mieli, poza tym inwentaryzowanie taboru przy ciągłych jego zmianach było w ogóle niemożliwe. Zmiany polegały na tym, że grupy operacyjne w miarę otrzymywania samochodów zdawały je do WUS-u, a te przydzielali niektóre wozy do swych PKS-ów odkomenderowując nieraz pojazdy wcielone do Baz — innym użytkownikom“.

„Z dniem 1 lipca 1945 roku PUS zawiadomił WUS-y o formalnym wydzieleniu PKS w jednostkę samowystarczalną. Kierownicy Baz dostali tytuły naczelników i zostali podporządkowani Dyrektorowi PKS pod względem służbowym“.

„Tabor składał się z nowych ZIS-ów, nowych i używanych GAZ-ów, małej ilości amerykańskich samochodów z Armii Czerwonej i zbieraniny po okupancie“.

„Magazynu części zamiennych i sprzętu nie było. Poszczególne Bazy powylawiały różne części pozostałe po okupancie i potworzyły podręczne magazyny, których asortyment daleki był od tego co potrzebne“.

„PKS nie posiada żadnej własnej nieruchomości i jest przedsiębiorstwem koczującym“.

Przytoczone fragmenty charakteryzują zarówno skromne początki jak też trudności organizacyjne tego okresu.

Poważne zadania przewozowe i szerokie ramy organizacyjne nakreślił Państwowej Komunikacji Samochodowej Plan 6-letni. Z dniem 1 stycznia 1950 r. dawny PKS został połączony z przedsiębiorstwami przewozowo-spedycyjnymi Hartwig i Spedytor, obejmując swym zasięgiem nie tylko wszystkie większe ośrodki miejskie i przemysłowe, ale rozwijając znacznie przewozy towarowe, stanowiące poprzednio tylko fragment pracy i rozbudowywując działalność spedycyjną.

Szybki rozwój PKS był konsekwencją dynamicznego rozwoju gospodarczego kraju, jego uprzemysłowienia i poważnego wzrostu obrotów towarowych. Stąd wielokrotny w przeciągu kilku lat wzrost przewozów dokonywanych przez nasze przedsiębiorstwo.

Nieocenioną pomoc stanowiły dla nas wzory radzieckie, w zakresie nowoczesnych zasad ekonomiki transportu, jego techniki, organizacji i planowania. Wskaźniki ekonomiczno-techniczne, metody analizy działalności usługowej, zasady prawidłowej eksploatacji i obsługi technicznej stosowane w PKS oparte zostały na opracowaniach naukowców i ekspertów radzieckich tej miary co prof. Czudakow, Budrin, Kramarenko i Dawidowicz.

Plany nasze mobilizujące załogę do usuwania wąskich przekrojów i oparte na progresji uzyskanych wskaźników stały się bodźcem do coraz lepszych osiągnięć.

Wyniki pracy przewozowej PKS oraz charakterystycznych jej czynników ilustrują poniższe dane:

Wykonanie w latach:	1950	1951	1952	1953	1954	1955
Ruch towarowy						
przewóz ton	100	166	194	287	352	448
praca przewozowa	100	180	247	356	463	576
współczynnik wykorzystania przebiegu	0,54	0,60	0,65	0,68	0,71	0,708
współczynnik wykorzystania przyczep		0,37	0,49	0,55	0,52	0,52
Ruch osobowy						
przewóz pasażerów	100	147	165	173	190	208
praca przewozowa	100	134	145	163	180	192
Spedycja						
usługi spedycyjne w zł	100	130	132	194	221	265
czynności ładunkowe w t.	100	228	291	405	437	511

Środkami produkcji PKS są: tabor i jego zaplecze techniczne. O ile dostawy nowych pojazdów kształtują się na ogół zgodnie z planem, zwłaszcza w ruchu towarowym, o tyle rozbudowa zaplecza technicznego nie nadąża za innymi wskaźnikami rozwoju przedsiębiorstwa. Powszechnym objawem jest posiadanie przez ekspozytury znacznie większej ilości pojazdów, niż pozwala na to teoretyczna przepustowość stacji obsługi. Należy jednak stwierdzić, że przodujące ekspozytury, wykazujące stałe wysokie wskaźniki gotowości technicznej taboru, w wielu przypadkach posiadają prymitywne, czasem wręcz połowe warunki jego obsługi.

Budownictwo inwestycyjne stanowi jedno z zagadnień, którego PKS nie potrafił dotychczas należycie ustawić i rozwiązać. Wpłynął na to szereg przyczyn. Początkowe tendencje panujące w KOPI przedsiębiorstwa tworzenia monumentalnych budowli, niezbyt ekonomicznie zaprojektowanych i rozwiązyanych, ograniczały nasze możliwości pod względem ilości budowanych obiektów. Opóźnienia w opracowaniu dokumentacji technicznej oraz poślizgi w wykonaniu, sprawiały, że realizacja budowy rozciągała się na 3 a nawet 4 lata.

Musimy w większym stopniu niż dotychczas zatrudzić się o rozbudowę i przystosowanie obecnych zajęzdn do potrzeb naszej technologii, musimy przejść na budownictwo obiektów bardziej ekonomicznych, uwzględniających jedynie rzeczywiste, pilne potrzeby. Obecne nasze zaplecze techniczne stanowi zaledwie około 50% potrzeb. Powoduje to niewykonanie przewidzianych przeglądów i obsług, a w rezultacie nadmierną ilość napraw bieżących, stanowiących obecnie 54% wszystkich roboczogodzin przepracowanych w stacjach obsługi.

Sytuacja uległa pewnej poprawie w roku bieżącym, dzięki wprowadzeniu na większości stacji obsług akordu zespołowego, jako nowego, słusznego i sprawiedliwego systemu premiowania pracowników technicznych, nie od ilości napraw, lecz od liczby taboru sprawnego technicznie. Rezultaty nowego systemu płac potwierdziły w całej pełni przypisywane mu zalety i sprawiły, że przeważająca ilość ekspozytur wykazuje się obecnie wskaźnikiem gotowości technicznej wyższym od planowego.

Uzyskujemy poważne oszczędności w zużyciu paliw, wykonujemy znacznie wyższe od planowanych przebiegi ogumienia.

Propagatorami postępu technicznego w dostępnym nam zakresie są kluby racjonalizatorów, istniejące prawie w każdej ekspozyturze PKS. Niestety wiele cennych pomysłów nie doczekało się jeszcze powszechnego zastosowania, wobec trudności związanych z lokalizacją tego rodzaju produkcji. Niemniej komórki te są istotnym czynnikiem postępu i myśli technicznej i posiadają poważne znaczenie zarówno produkcyjne jak

wychowawcze. Do przodujących zaliczamy kluby racjonalizatorskie w Dzierżoniowie, Łodzi, Ciechanowie i Białymstoku. Czołowe miejsce przyznano ostatnio klubowi racjonalizatorów w Dzierżoniowie za wybitne wyniki pracy, wyrażające się w ilości i frekwencji członków, w sumie oszczędności uzyskanych z wprowadzenia pomysłów racjonalizatorskich oraz umiennie stosowaną propagandę.

Posiadamy stosunkowo liczną kadrę pracowników wykwalifikowanych prawdziwie przywiązanych do przedsiębiorstwa. Ludzie ci poświęcają całą swą wiedzę i doświadczenie w dążeniu do osiągnięcia coraz lepszych wyników pracy, każde zadanie w przewidzianym terminie wykonują, niejednokrotnie przekraczając realnie oceniane możliwości. Jest to wysoce wartościowy element, który nie tylko wytrwał w przeciągu całego okresu istnienia przedsiębiorstwa na swych stanowiskach pracy, ale który decydował z reguły o naszych osiągnięciach na przekór prymitywnym urządzeniom, ciasnocie pomieszczeń i w wielu przypadkach niezadawalającym warunkom bytowym. Stanowią oni najcenniejszą zahartowaną w wielu trudnych akcjach awangardę.

Dynamiczny rozwój przedsiębiorstwa, wyrażający się dotychczas miernikiem stanowiącym 25—30% rocznie, sprawia, że problem uzyskania i doszkolenia nowych kadr stanowi jedno z najistotniejszych zagadnień stojących przed kierownictwem. Biorąc pod uwagę skalę rozrostu przedsiębiorstwa i normalną w naszych warunkach fluktuację kadr, należy stwierdzić, że zapotrzebowanie przedsiębiorstwa sięga w skali rocznej tysięcy osób. Przydział absolwentów wyższych i średnich szkół technicznych oraz Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Szczecinie zaspakają nasze potrzeby w bardzo małej części. Śmiało tedy możemy powiedzieć, że każdy pracownik PKS pragnący uczyć się i podnieść swe kwalifikacje może znaleźć właściwą pracę i miejsce w ramach naszego z każdym rokiem większego przedsiębiorstwa.

Złoty młodzieży ZMP organizowane na terenie okręgów: Bydgoszcz, Kielce, Kraków, Warszawa i Stalino — stanowiły przegląd naszego aktywnego młodzieźowego. Wynikający z dyskusji stosunek do społeczeństwa i towarzyszy pracy, troska o jak najlepsze wykonanie powierzonych zadań oraz podejmowanie szeregu cennych zobowiązań świadczą o tym, że młodzież nasza właściwie ocenia swą rolę i spoczywające na niej obowiązki.

Szkolą charakterów i wyrobienia społecznego załogi stał się ruch współzawodnictwa. Współzawodnictwo w ekspozyturach PKS przede wszystkim przyczyniło się do przezwyciężenia napotykaných trudności, jak też do przedterminowego wykonywania i przekraczania planów produkcyjnych. W tej dziedzinie wiele zmieniło się od czasów pierwotnych form tej akcji — to jest od indywidualnych zrywów poszczególnych pracowników. Obecnie w PKS istnieje masowy ruch współzawodnictwa, obejmujący ponad 86% załogi, posiadający wytypowane własne wszechstronne kryteria i obejmujący wiele form.

Na pierwszym miejscu we współzawodnictwie międzyzakładowym stawiamy szlachetną walkę o pierwszeństwo wśród ekspozytur, opartą o indywidualnie i zespołowe zobowiązania pracowników. Decydującymi grupami produkcyjnymi w naszym przedsiębiorstwie są kierowcy, pracownicy stacji obsługi i pracownicy przeładunkowi, którzy stanowią awangardę współzawodnictwa. Począwszy od roku 1955 zobowiązania indywidualne i zespołowe posiadają odbicie w zakładowych umowach zbiorowych jako wyraz wzmożonej walki o wydajność pracy i wykonanie planów produkcyjnych, przy równoczesnych zobowiązaniach administracji dotyczących spraw bhp, bytowych i kulturalnych.

Do najczęściej występujących zobowiązań należą: przekraczanie norm przebiegów międzynaprawczych pojazdów, oszczędność paliwa i ogumienia, jazda bezawaryjną, przekraczanie norm pracy warsztatowej, ładunkowej itp. — w ramach współzawodnictwa o tytuł najlepszego w zawodzie. Wśród przodujących ekspozytur na przestrzeni ostatnich lat wymienić należy:

ekspozytury w Jeleniej Górze, Szczecinie, Inowrocławiu, Mrągowie, Bydgoszczy, Opolu oraz Ekspozyturę Osobową w Lublinie.

W okresie swego istnienia PKS niewątpliwie miał osiągnięcia pozytywne, niemniej wykazuje nadal usterki i niedociągnięcia w pracy. Bezsprzeczny sukcesem, który osiągnięto z trudem i stopniowo, jest wydajność eksploatacyjna taboru oraz jednostkowy koszt własny. Pod tym względem PKS zajmuje pozycję czołową wśród wszystkich przewoźników drogowych w Polsce.

Wydajność taboru skutkiem zastosowania lepszej organizacji pracy i skrócenia przestojów pod za- i wyładunkiem wzrosła w okresie wykonania Planu 6-letniego dwukrotnie, koszty własne obniżyliśmy w tym czasie o przeszło 30%, pomimo zmniejszenia się średniej ładowności pojazdów i znacznie większego udziału pojazdów niskopiętnych w posiadanym taborze.

Ilość obsługiwanych linii autobusowych powiększyła się z 720 do 1835. Ruch towarowy wykazał poprawę wskaźników ekonomiczno-technicznych, mianowicie współczynnik wykorzystania przebiegu pojazdów wzrasta z 0,54 do 0,71, współczynnik wykorzystania przyczep z 0,37 do 0,52. Działalność spedycyjna zmienia swój dotychczasowy charakter, przystępując do organizowania regularnych linii towarowych, których ilość już wynosi 117, i tworząc 120 placówek spedycyjnych, mających za zadanie lepiej wykorzystać ładowność przebiegających pojazdów.

Należy podkreślić, że realizacja bardzo mobilizujących planów PKS zakładających coroczny postęp w każdej dziedzinie, zarówno eksploatacji jak techniki, wydajności pracy, kosztów własnych i osiąganej aku-

mulacji nie przyszła łatwo. Wykonanie planów wymagało stałego napięcia uwagi, bezustannej analizy i kontroli, szukania lepszych rozwiązań, wreszcie podnoszenia kwalifikacji załogi. Jednocześnie utrudniały pracę zakłócenia występujące zwłaszcza w zaopatrzeniu ekspozytur w materiały, ogumienie i części, stałe przeterminowanie napraw głównych taboru, konieczność organizowania nowych placówek bez poprzedniego zapewnienia im niezbędnych warunków technicznych.

Wygranie tej walki stało się dla PKS jakgdyby świadectwem dojrzałości.

Niestety jakość usług PKS pozostawia wiele jeszcze do życzenia, zarówno jeśli chodzi o punktualność ruchu, terminowość przewozów, jak też uprzejmość personelu i jego stosunek do usługobiorców. Tu niewątpliwie leży źródło licznych i z reguły krytycznych wzmianek prasowych dotyczących usług przewozowych PKS.

Nie wszyscy kierownicy zakładów pracy poświęcają dostateczną uwagę zagadnieniu bezpieczeństwa i higieny, lepszym warunkom pracy i czystości na stanowiskach i w zakładzie pracy.

Nowy 5-letni plan gospodarczy, u progu którego stoimy, nakłada na nas nowe, znacznie rozszerzone obowiązki. Musimy szukać lepszych metod i nowych dróg, aby podołać tym zadaniom.

Wymaga to również wysiłku organizacyjnego, prawidłowej kalkulacji, opanowania problemów technicznych, jak też rozbudowy bazy materiałowej i technicznej.

Na własnych błędach nauczyli się pracownicy PKS niejednego i zdobyli już pewne doświadczenia. Nie wątpimy w możliwość dalszej poprawy w walce o postęp i lepsze jutro.

J. OLSZEWSKI (Sopot)

Dewiacja eksploatacyjna linii regularnych w świetle potrzeb handlu zagranicznego

Podstawą organizowania żeglugi liniowej są stałe „ciągi” ładunkowe zapewniające opłacalność tego rodzaju eksploatacji statków. Wynikają one z międzynarodowych obrotów handlowych, przybierających formę stałej i ustabilizowanej wymiany towarowej pomiędzy danymi obszarami geograficznymi.

Nasz handel zagraniczny prowadzony drogą morską nie stanowi w chwili obecnej ustabilizowanej dziedziny. Pomijając linię chińską oraz niektóre linie regularne bliskiego zasięgu nie obserwujemy tutaj stałych i nie ulegających poważniejszym wahaniom ciągów ładunkowych. Przyczyna leży w charakterze naszej obecnej wymiany z zagranicą, w której wydzielić możemy dwa typy obrotów: obroty z krajami demokracji ludowej i Związkiem Radzieckim, oparte na stosunkach szczególnego rodzaju, których podstawą nie jest konkurencja, lecz dążność do wzajemnego zaspakajania potrzeb na platformie pełnej równorzędności oraz obroty z krajami kapitalistycznymi.

Handel zagraniczny w ramach państw obozu socjalizmu nie nastęrcza trudności; transakcje są łatwe do przeprowadzenia, a obroty oparte na wzajemnym zaufaniu. Poza tym dla omawianego zagadnienia ten typ obrotów nie będzie istotny z uwagi na fakt, że olbrzymia większość transakcji realizowana jest drogą lądową.

W handlu z państwami kapitalistycznymi dominujący jest transport morski. Obroty te charakteryzuje od dłuższego czasu, w przeciwieństwie do wymiany handlowej z krajami demokracji ludowej, niepewność i dorywczość wywołana względami natury pokaźnej. W wyniku tego transakcje eksportowe zawierane są dorywczo z krótkimi terminami załadunku, a w imporcie zagraniczne licencje eksportowe otwierane są na terminy krótkie, często trudne do dotrzymania.

Na tle tej nieustabilizowanej sytuacji w obrotach międzynarodowych potrzeby handlu zagranicznego w odniesieniu do żeglugi, obok regularności ściśle wiążącej się ze stałymi „ciągami” ładunkowymi, częstokroć wymagają podyktowanej koniecznością chwili interwencji, której skutkiem są dewiacje linii regularnych.

Zadania naszych linii regularnych winny odpowiednio dostosować się do zaistniałej sytuacji.

Kryterium regularności inne będzie dla linii bliskiego zasięgu, inne zaś dla linii oceanicznych. W stosunku do tych pierwszych wymogi punktualnego podstawiania statku pod załadunek będą bardziej rygorystyczne, gdyż:

- 1) czas trwania podróży statków linii bliskiego zasięgu (linie bałtyckie, angielskie, antwerpijska) jest krótszy, a przez to mniejsze niebezpieczeństwo działania „siły wyższej” powodującej opóźnienia statków.

- 2) przy liniach oceanicznych czas podróży jest znacznie dłuższy, a na skutek tego możliwości oddziaływania „niebezpieczeństwa morza” są większe; również warunki załadunku w portach pozaeuropejskich są znacznie gorsze, niż w europejskich. Dezyderaty więc załadowcy odnośnie terminowego podstawiania statku ulegają pewnemu rozluźnieniu. Wyrazem tego jest forma zawierania umów o przewóz. W potwierdzeniu zabukowania na statki oceaniczne podawana jest data załadunku z uwagą „około”, co w praktyce oznacza, iż dany statek może rozpocząć załadunek wymienionej w b/n. partii do 5 dni później. Natomiast przy liniach krótkiego zasięgu ustalony jest termin załadunku danej partii towaru bez możliwości odchylenia w czasie, co potwierdza tendencje do utrzymania regularności linii krótkich.

Poza tymi czynnikami „naturalnymi” wymogi regularności przy liniach krótkiego zasięgu podyktowane są również przyczynami natury gospodarczej, gdyż

niektóre z nich, jak np. linia angielska, zabierają ładunki wymagające dużej regularności dostawy, m. in. łatwo psujące się (bekony, jaja, drób, jagody). Ponadto połączenia te stanowią grupę linii dowozowych, dostarczających ładunki do portów bazowych celem przeladunku na statki oceaniczne dla dalszego transportu. Istnieje tu zatem podwójny „ciąg” ładunkowy: lokalny i oceaniczny. Na tle tych wymogów regularności stawianych przed liniami regularnymi scharakteryzujemy bliżej pojęcia dewiacji eksploatacyjnej.

Zakładając, że linia regularna obsługuje w określonym czasie określoną liczbę portów wg wydawanych rozkładów rejsów, każde naruszenie ustalonego z góry porządku czasu geograficznego nie spowodowane przyczynami stojącymi poza kontrolą i możliwością przewidywania przewoźnika („siła wyższa”, niebezpieczeństwo morza, akt wojny itp.), lecz jego dobrowolnym działaniem, mającym na celu względy natury eksploatacyjno-handlowej, będzie stanowiło akt tzw. dewiacji eksploatacyjnej. W tym pojęciu mieści się nie tylko zawinięcie statku linii regularnej do portu innego, niż przewidziany rozkładem rejsów, względnie dodatkowego, celem zabrania stamtąd ładunku, lecz również naruszenie z góry ustalonego rozkładu czasowego linii na skutek dobrowolnego przetrzymania przez armatora statku poza okres przewidziany rozkładem rejsów w oczekiwaniu na ładunek. Dewiacja tego rodzaju dokonywana jest w naszych warunkach nie tylko w interesie statku, lecz również ładunku. W pierwszym wypadku ma miejsce wtedy, gdy statek pragnie zapocząć sobie jak najpełniejsze wykorzystanie przestrzeni ładunkowej. W drugim — chodzi raczej o bezpośredni interes handlu zagranicznego, który z reguły nie pokrywa się z korzyściami eksploatacyjnymi dla statku (przewozy interwencyjne).

W obu wypadkach regularność linii ulega załamaniu przy czym niejednokrotnie sam handel zagraniczny jest przyczyną niedotrzymywania regularności. Dzieje się to najczęściej w wypadkach konieczności importu pewnych artykułów inwestycyjnych, ważnych dla przemysłu lub w wypadkach forsowania pewnych eksportowych artykułów pionierskich. Nie rzadkie są również względy polityczne, wymagające pilnej dostawy towarów eksportowych o charakterze inwestycyjnym do krajów zaprzyjaźnionych.

Problem dewiacji eksploatacyjnej przedstawiać się będzie odmiennie przy liniach oceanicznych, odmiennie przy liniach krótkiego zasięgu. Przy liniach krótkiego zasięgu wymogi odnośnie dochowania regularności będą większe i bardziej rygorystyczne, niż przy połączeniach oceanicznych. Dewiacja eksploatacyjna, oddziałująca na regularność linii krótkiego zasięgu i hamująca ich rytmiczną pracę, działa dezorganizująco na obroty handlowe. Klasycznym przykładem jest tutaj linia londyńska, gdzie terminowości odjazdów ma istotne znaczenie zarówno dla załadowcy, jak i odbiorcy. Podobnie linia antwerpijska, gdzie nieregularne podstawienie statków powodowało niejednokrotnie poważne komplikacje i koszty dla handlu zagranicznego, a nawet niekiedy utrudniało zawieranie dalszych transakcji.

Z praktycznych doświadczeń, opartych na potrzebach handlu zagranicznego wynika, że linie te winny dochowywać regularności nawet, gdy „ciąg” ładunkowy maleje, a koszty przewozu wzrastają. Nie wyklucza to dokonywania dodatkowych rejsów zarobkowych, pod warunkiem, że dotrzymywane będą w rozkładach terminy podstawiania statków.

Linie regularne stanowią podstawę do rozwoju wymiany handlowej drogą morską, umożliwiającą handlowi zagranicznemu terminowe wywiązywanie się z zawartych kontraktów. Załamanie tego typu obsługi poprzez dokonywanie częstych dewiacji wprowadza stałą niepewność w obrotach handlu zagranicznego, oddziałującą w wysokim stopniu niekorzystnie na rozwój wymiany handlowej.

Bilans dewiacji eksploatacyjnej w ogólnych zarysach przedstawiał się następująco:

dla towaru:

1. straty dewizowe, wynikające z ewentualnego zer-

wania kontraktu, spowodowane spóźnionym podstawieniem statku,

2. straty dewizowe, wynikające z konieczności wysyłki towaru statkiem obcym, na skutek „wypadnięcia” danego rejsu,

3. straty wynikające z kosztów składowego towaru, oczekującego w porcie załadowczym. Należy dodać do tego uszkodzenia i kradzieże towaru, wynikające ze zbyt długiego okresu składowania, ewentualny przestój wagonów itp.

dla statku:

1. utrata frachtu za ładunki, które zostały zabukowane względnie mogły być zabukowane w obcym porcie załadowczym oraz w porcie krajowym.

2. straty dewizowe, wynikające ze złamania umowy o przewóz na skutek niedotrzymania terminu podstawienia statku (w Antwerpii np. został zatwierdzony zwyczaj portowy, że statek linii regularnej odpowiada materialnie za opóźnienia, jeśli nie nastąpiły one z powodu działania „siły wyższej”),

3. podważenie opinii linii regularnej, oddziałujące ujemnie na przyszłe przewozy.

Po stronie zysków mielibyśmy jedynie wypełnienie doraźnego zadania, narzuconego linii przez handel zagraniczny oraz dla statku wpływ z frachtu za oddaną usługę, który zazwyczaj jest mniejszy, niż koszty związane z zawinięciem do portu dodatkowego.

Rozmiar strat spowodowanych dewiacją będzie zależny od:

1. okresu czasu na jaki dany statek wypada z ustalonego rozkładu rejsu. Im okres ten jest dłuższy, tym skutki dewiacji będą bardziej dotkliwe;

2. częstotliwości obsługi danej linii. Jeśli dany kierunek obsługiwany jest stosunkowo często, stan ten będzie łagodził skutki dewiacji;

3. ilość masy towarowej oczekującej w porcie załadowczym na dany statek (przyjmujemy, że nie ma statku zastępczego).

Jednym z najpoważniejszych mankamentów jest stosowana na naszych liniach regularnych krótkiego zasięgu praktyka zupełnego opuszczania rejsów, przewidzianych w rozkładach (np. na liniach szczytnych) i uwarunkowanie odjazdów statków od minimum tonażowego.

Ogólnie zatem stwierdzić można, że na liniach krótkiego zasięgu wymagania handlu zagranicznego odnośnie regularności wzrastają i stąd przewozy interwencyjne i dewiacja eksploatacyjna, rozbijająca na dłuższe okresy regularność linii, jest procedurą szkodliwą.

Zachodzi pytanie, czy i kiedy mogą zaistnieć okoliczności, w których można by dopuścić do załamania cyklu regularności linii krótkiego zasięgu i w których dewiacja eksploatacyjna byłaby usprawiedliwiona. Innymi słowy, czy przyjąć priorytet regularności „za każdą cenę” i nie dopuszczać, aby statek linii regularnej zbaczal z ustalonej „sailingiem” trasy, czy też dopuszczać wyjątki od tej zasady.

Wydaje się, że w zakresie dewiacji eksploatacyjnej „zawinionej” przez handel zagraniczny można by przyjąć zasadę, aby:

1) przewozy interwencyjne były dokonywane w miarę możliwości tonażem trampowym;

2) statki linii regularnej, wykonując przewozy interwencyjne nie powodowały załamania się cyklu regularności (np. linia fińska, obsługująca porty Gdańsk — Helsinki w wypadkach koniecznych zawiąza również do Kotki, Mäntyluoto i innych portów fińskich, dotrzymując jednakże terminu podstawienia statku w porcie załadowczym);

3) dopuszczać do przewozów interwencyjnych oddziałujących ujemnie na cykl regularności jedynie w wypadkach wyjątkowej konieczności.

Trudno tutaj o wprowadzenie ściślejszych reguł. Wydaje się jednak, że mogą zachodzić sporadyczne wypadki, gdy gospodarka narodowa skorzystać musi z usług linii regularnej nawet kosztem załamania się jej cyklu. Może to mieć miejsce w wypadkach konieczności sprowadzenia pilnie potrzebnych dla naszego przemysłu urządzeń inwestycyjnych, celem zaspokojenia niezbędnych i wyjątkowo pilnych potrzeb komercyjnych itp.

Jest rzeczą jasną, że tego rodzaju przewozy nie mogą być regulą i przed zdecydowaniem się na nie należy zbadać wszelkie inne możliwości przewozowe (linie obce, trampy), tak aby w miarę możliwości nie załamać cyklu regularności.

Warunki, w jakich pracuje nasz handel zagraniczny, sprawiają, że nie może być mowy o całkowitym wyeliminowaniu zjawiska dewiacji eksploatacyjnej. Wydaje się, że z uwagi na potrzeby gospodarki narodowej przewozy interwencyjne w imporcie będą ekonomicznie bardziej usprawiedliwione i mniej gospodarczo szkodliwe, niż żądania interwencyjne eksportu, gdyż chodzi tutaj z reguły o terminowy przewóz istotnych dla przemysłu artykułów, a ponadto stratę czasu spowodowaną dewiacją łatwiej jest nadgonić we własnym porcie.

Jasną jest rzecz, że handel zagraniczny winien pokryć wszelkie koszty wynikające z przewozu interwencyjnego. Przewóz tego rodzaju, aczkolwiek załamuje regularność, nie powinien naruszać częstotliwości odjazdów.

Do często spotykanych żądań przewozów interwencyjnych w eksporcie należy odnosić się z rezerwą. W większości wypadków podyktowane są one bowiem dążeniem do wykonania zakreślonego danej Centrali HZ planu, nie zaś warunkami kontraktu. Nie bez wpływu są tutaj mankamenty w pracy zakładów produkcyjnych nie wykonujących terminowo zamówień. Tego rodzaju sytuacje nie mogą być dostatecznym powodem przedsięwzięcia przewozu interwencyjnego, który w eksporcie jest bardziej szkodliwy. Ustępstwa linii w tych wypadkach nie działają wychowawczo na dostawców i ich pracę, a co najważniejsze, narażają cały szereg innych przesyłek, które na skutek konieczności eksportu jednej „ważnej” transakcji nie mogą być terminowo załadowane. Kiedy można złagodzić (jeśli nie całkowicie wyeliminować) zjawisko dewiacji eksploatacyjnej?

Przyczyny dewiacji leżące po stronie żeglugi mogą być w dużym stopniu usunięte przez opracowanie nowych kryteriów wykonania planu dla żeglugi regularnej, uwzględniającego przede wszystkim czynnik jej terminowości. Żegluga regularna nie będzie wtedy musiała poszukiwać ładunków dla wykonania planu i pozbywać się przez to swych istotnych cech, tracąc swą terminowość.

Obok tych założeń, usprawiedliwiających w pewnych przypadkach konieczność stosowania dewiacji, należy również postawić pod adresem żeglugi i handlu zagranicznego pewne postulaty, których spełnienie

w znacznym stopniu osłabiłoby w ogóle potrzebę dewiacji. Za postulaty takie należy uważać:

1) wzmocnienie współpracy z oceanicznymi liniami obcymi, utrzymującymi połączenia z portów bazowych. W zasadzie, w chwili obecnej, istnieje dostateczna ilość połączeń za konosamentami bezpośrednimi do stosunkowo dużej ilości portów oceanicznych. Zdarzają się jednakże sytuacje, w których istniejące połączenia nie są wystarczające. W 1951 r. np. pomimo teoretycznie licznych połączeń z portów bazowych do Zatoki Perskiej i Portu Sudan, eksport nasz natrafiał na poważne trudności przy wysyłce w tej relacji. Statki linii oceanicznych wyznaczały w tym kierunku szczupłe allotmenty, niedostateczne w stosunku do potrzeb naszego eksportu. Brano pod uwagę ewentualność dewiacji linii indyjskiej. Obiektywne możliwości wysyłkowe jednakże istniały, a mianowicie poprzez linię niemiecką Hansa Line, z którą PLO zawarły w końcu porozumienie. Elastyczność w tym zakresie pozwoli na uniknięcie dodatkowego kierowania statku linii regularnej do nieobsługiwanego przez nią planowo portu;

2) przedsiębiorstwa handlu zagranicznego przy ustalaniu w kontraktach portu załadowczego względnie wyładownego winny liczyć się z konkretnymi możliwościami przewozowymi i nie stipulować portów trudnych do obsługi (w miarę możliwości);

3) przedsiębiorstwa handlu zagranicznego winny zrozumieć, że dążenie z ich strony do wykonania planów (kwartalnego, półrocznego, rocznego) „za wszelką cenę”, nie licząc się z rzeczywistymi potrzebami gospodarki narodowej, jest wysoce szkodliwe i odbija się w konsekwencji w późniejszym okresie, na skutek zachwiania rytmu regularności, na terminowej wysyłce ich towarów (np. przedsiębiorstwo X domaga się wysłania swego towaru do Aleksandrii, w grudniu, mimo że termin akredytywy upływa dopiero w marcu). Statek linii lewantyńskiej nie zawija w grudniu do Aleksandrii, natomiast w styczniu dwa statki przyjmują ładunki do tego portu. W omawianym wypadku dewiacja statku grudniowego byłaby całkowicie sprzeczna z interesami gospodarki narodowej i służyłaby jedynie celom formalnego wykonania planu)

4) stworzenie optymalnego i powiązanego z głównymi „ciągami ładunkowymi” układu linii regularnych, z zachowaniem ścisłej regularności linii krótkiego zasięgu. Z uwagi na szczupłość drobnicowej masy towarowej w chwili obecnej, problem ten nabiera szczególnego znaczenia. Stale i regularnie utrzymywane odjazdy linii oddziałują na kierunki handlu zagranicznego, w sposób naturalny eliminując stopniowo konieczność zawijania do dodatkowych portów.

T. KAWALEC (Wrocław)

Regularność transportu w żegludze śródlądowej

Nasz stale rosnący przemysł, wzrastające potrzeby konsumpcyjne miast i osiedli, intensyfikacja wymiany towarowej, wewnątrz-krajowej i zagranicznej wymagają terminowości dostaw i co za tym idzie regularnych przewozów masy towarowej. Regularność ta jednakże nie była dotychczas pozytywną cechą naszego transportu rzeczno-żegludowego. Złożyło się na to wiele przyczyn. Postaram się je pokrótce scharakteryzować.

Większość przewozów towarów drogą wodną śródlądową jest dokonywana na arterii odrzańskiej. Przez długi czas przewozy te odbywały się tak zwanym systemem falowym. Polegał on na maksymalnym (dopuszczalnym) załadunku możliwie dużej ilości barek, które ruszały prawie jednocześnie w podróż na sztucznej fali ze zbiorników retencyjnych. Oczywiście, że wobec poważnej ilości barek, podóży ich w dół rzeki odbywała się w dużym procencie samospławem. Barki te po masowym przybyciu do portu docelowego były z góry skazane na nieproduktywny przestój. W tych warunkach trudno było myśleć o regularnych i rytmicz-

nych przewozach. Obecnie system falowy został zaniechany i żegluga pracuje w oparciu o aktualną i gwarantowaną głębokość tranzytową.

Drugą przeszkodą w regularności transportu śródlądowego jest olbrzymia różnorodność i nietypowość towaru rzeczno-żegludowego, a zwłaszcza holowniczego. Argument ten, jakkolwiek natury obiektywnej, nie przekreśla jednak możliwości uzyskania regularności ruchu. Przez odpowiednio pomyślane zestawy holownicze tak pod względem ilości przyczep, jak i tonażu dla danego typu holownika, można uzyskać pożądaną szybkość techniczne pociągu holowniczego na trasie.

Poważnym powodem braku rytmiki był także brak odpowiedniego potencjału holowniczego, który odczuwało się szczególnie na odcinku Odry środkowej (wolno płynącej). Chcąc wyrównać ten ujemny bilans siły holowniczej, służba dyspozytorska ruchu usiłowała jak najbardziej skracać czas podróży. Skracanie czasu podróży odbywało się prawie wyłącznie przez przedłużanie dnia pracy, a nawet całkowitą likwidację postojów

nocnych. Biorąc pod uwagę jednozmianowe stany załóg na barkach, nie było to, oczywiście, właściwym rozwiązaniem i w efekcie zwiększyła się ilość awarii na trasie.

Obecnie bilans holowniczy przedstawia się znacznie lepiej, a na Odrze został częściowo wyrównany przez przerzuty holowników z Odry skanalizowanej na Odrę dolną, gdzie stosowane są wymiany na trasie zestawów holowniczych z pociągami Odry środkowej.

Brak rytmiki w wyjściach zestawów barkowych wynikał także z nierównomiernego dopływu masy towarowej do portów, przy czym winni za ten stan rzeczy byli tak gestorzy towarów i PKP, jak i sama Żegluga, która na skutek braku rytmiki w dojeżdżaniach barek do portów załadunkowych zmuszona była przyjmować zgłoszenia masy towarowej do przewozu w sposób elastyczny, w zależności od sytuacji. Brak regularności rejsów pociągów holowniczych powodował w naturalnej konsekwencji dalsze zakłócenia w organizacji pracy planowej przedsiębiorstwa. Skomasowane dojeżdżania barek do portów zmuszały do intensywnej eksploatacji urządzeń przeładunkowych i stosowania godzin nadliczbowych dla brygad portowych. Ustalona i ograniczona chłonność odbiorców limitowała ilości dziennej raty wyładunkowej i skazywała barki na nieproduktywny przestój.

Przeciwnym zjawiskiem był brak dojeżdżania barek do wyładunku i przestój urządzeń przeładunkowych oraz niemożność wykonania norm przez pracowników portów. Równolegle do przestojów barkowych szły, oczywiście, przestoje holowników, a straty poniesione przez holownika i barko-godziny przestojów podrażały koszt ton/km transportu rzeczno.

Ten styl pracy taboru rzeczno nie wpływał, naturalnie, na zwiększenie zaufania gestorów towarów do transportu wodnego i stanowił przez to jedną z poważnych przeszkód w planowanym rozwoju transportu rzeczno. W walce o usprawnienie eksploatacji i podniesienia pracy żeglugi na wyższy poziom i tym zdobyć zaufania klientów Żegluga na Odrze postawiła sobie za cel osiągnięcie regularności transportu.

Zagadnienie to nie było łatwe. Różnorodna specyfika nawigacyjna poszczególnych odcinków drogi wodnej, utrudnienia na trasie, różne szybkości techniczne i handlowe, różne obciążenia barek i różne stany wód oraz szybkość prądu, stosowania zmniejszonych szybkości w czasie rejsów nocnych, dłuższe czasy służowań przy większej ilości przyczep i cały szereg innych elementów ruchu i postoju na trasie utrudniały znalezienie właściwego rozwiązania.

W roku 1954 przystąpiono do analizy poszczególnych odcinków drogi wodnej, obserwując czasy jazdy przy różnych warunkach hydrologicznych i atmosferycznych. Tak zwane taśmy czasu oraz kontrola wykonania zadań kursowych, były podstawą do sprecyzowania czasów podróży i ustalenia szybkości technicznych i handlowych na danych relacjach przewozowych. W oparciu o ten materiał przystąpiono do opracowania „rozkładu jazdy pociągów holowniczych na odrzańskiej drodze wodnej”.

„Rozkład jazdy” w części wstępnej (ogólnej) jest informatorem dla załóg pływających i personelu lądowego. Poza objaśnieniem budowy „rozkładu jazdy” i instrukcją ruchowo-administracyjną zaopatrzone on jest w cały szereg tabel informacyjno-orientacyjnych, potrzebnych dla żeglarza i służby dyspozytorskiej ruchu. „Kalendarz wschodów i zachodów słońca” oraz „Kalendarz księżycowy” jest nie tylko cenną pomocą nawigacyjną dla żeglarzy, lecz także potrzebną informacją dla służby ruchu. Tabela szybkości nurtu na poszczególnych odcinkach drogi wodnej oraz tabela szybkości czoła i końca fali sztucznej dają kapitanom pociągu holowniczego potrzebne im wiadomości hydrologiczne. Uwzględniono także zagadnienia bezpieczeństwa statków, ludzi i taboru przez umieszczenie „Instrukcji Alarmowej”, obejmującej „alarm człowieka za burtą”, „alarm wodny” i „alarm pożarowy”.

Część szczegółowa to znaczy właściwe rozkłady jazdy jest podzielona na trzy działy, odpowiadające podziałowi arterii odrzańskiej na trzy odcinki drogi wodnej o różnej specyfice nawigacyjnej.

Szczecin -- Wrocław

Szczecin — Wrocław

Pociąg planowy Nr 1

Obciążenie poniżej 3,5 ton/KM przy normalnej wodzie.

Stan na wodowskazie Brzeg Dolny do 230cm.

L = 482 km. V_t = na odc. Szczecin—Bielinek 5,5 km/godz.

T = 134,19 godz. V_t = na odc. Bielinek—Kostrzyn 4,5 km/godz.

Tj = 124,19 godz. V_t = na odc. Kostrzyn—Nowa Sól 4 km/godz.

Tp = 10,10 godz. V_t = na odc. Nowa Sól—Wrocław 3,5 km/godz.

V_t — (przeciętna) = 3,88 Km/godz.

V_n = 3,59 Km/godz.

Pociąg planowy Nr 1a

Obciążenie powyżej 3,5 ton/KM.

lub poniżej 3,5 ton/KM lecz przy dużej wodzie.

Stan na wodowskazie Brzeg Dolny ponad 230 cm.

L = 482 km. V_t = na odc. Szczecin—Bielinek 5 km/godz.

T = 179,35 godz. V_t = na odc. Bielinek—Kostrzyn 3,5 km/godz.

Tj = 169,35 godz. V_t = na odc. Kostrzyn—Nowa Sól 3 km/godz.

Tp = 10,00 godz. V_t = na odc. Nowa Sól — Wrocław 2,4 km/godz.

V_t — (przeciętna) = 2,83 Km/godz.

V_n = 2,67 Km/godz.

Km. Odry	Nazwa Miejscowości	Km. między miejscowościami	Km. do Wrocław	Godz. min.	Czas postoju	Odjazd		Godz. min.	Czas postoju	Odjazd	
1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5
554	Przybrzeg	12	298	1,43	O.G. 2 ⁰⁰	8,27		11,07	O.G. 2 ⁰⁰	19,07	
535	Miłów	19	279	6,27				17,07			
514	Krosno	21	258	11,42				2,07			
472	Cigacice	42	216	22,12	B.Ż. 6 ⁰⁰	14,38		16,07	B.Ż. 6 ⁰⁰	22,07	
430	Nowa Sól	42	174	8,38				12,07			
412		18	156	19,48				19,37			
393	Głogów	19	137	1,12				3,30			
363		30	107	9,49				16,00			
350	Chobień	13	94	13,29				21,25			
332	Scinawa	18	76	18,37				4,55			
315		17	59	23,30				12,00			
305	Malczyce	10	49	2,20				16,10			

Dział I to trasa Gliwice — Koźle — Gliwice.

Dział II obejmuje trasę Koźle — Wrocław — Koźle.

Dział III reguluje ruch pociągów na trasie Wrocław — Szczecin — Wrocław.

Oczywiście, że wysyłka pociągów może być dokonywana według rozkładu jazdy między dowolnymi portami całej arterii odrzańskiej, a nie tylko między skrajnymi portami wysyłkowymi i docelowymi.

Kończąc omawianie wydanego i wprowadzonego w życie „Rozkładu jazdy“, podaje dla przykładu tabelę odcinkową rozkładu jazdy na trasie Szczecin — Wrocław. (Patrz str. 369).

Jak widać z powyższego odcinka trasy, w rozkładach jazdy uwzględniono zmniejszającą się szybkość techniczną pociągu od portu Nowa Sól w górę rzeki. Wzięto także pod uwagę dla pociągu utrudnionego „A“ stosowanie przez niego mniejszej szybkości technicznej.

„Rozkład jazdy“ obejmuje łącznie we wszystkich relacjach przewozowych 264 pociągi. Ilość dzienna pociągów, ich numery i czasy odejścia z portów wysyłkowych regulują się comiesięcznie w oparciu o ustalony operatywny plan przewozów i obowiązującą stopę naładunkową barek.

TRANSPORTOWCY PISZĄ...

W. JAROSZEWSKI (Warszawa)

O problemie przeładunku rudy w okresie zimowym

Zbliżający się okres przewozów zimowych nakłada na transport szczególnie trudne zadania w zakresie sprawnego wykonania przewozów, warunkujących nieprzerwaną i rytmiczną dostawę surowców i materiałów dla naszego przemysłu oraz artykułów konsumpcyjnych na zaspokojenie potrzeb ludności.

Szczególnie ważne zadania w tym zakresie spoczywają na nadawcach i odbiorcach tych ładunków, które wskutek niekorzystnych warunków atmosferycznych okresu zimowego i swoich właściwości fizycznych zamarzają w zwarty monolit i przywierają do podłóg i ścian wagonów, utrudniając w bardzo poważnym stopniu wyladunek danego materiału i powodując w konsekwencji znaczną stratę czasu i środków, a także przestoje oraz uszkodzenia wagonów kolejowych.

Wśród wielu — specyficznych dla przewozów okresu zimowego — artykułów (jak np: węgiel płukany, piasek) najbardziej narażone są na szkodliwe działania mrozu, powodujące przymarzanie materiału do wagonów, rudy żelaza, manganu i inne, a więc podstawowe surowce naszego przemysłu hutniczego.

Zagadnienie odpowiedniej mobilizacji i wszystkich środków i urządzeń do walki ze zjawiskiem zamarzania rudy i łagodzenia tego problemu, zwłaszcza na odcinku sprawnego przebiegu operacji ładunkowych, jest jednym z najważniejszych zadań, nie tylko ze względu na zapewnienie produkcji hutniczej ciągłych i nieprzerwanych dostaw surowców, lecz również z uwagi na stałe zwiększanie się dostaw rud krajowych oraz importowanych.

W niniejszym opracowaniu zajmiemy się omówieniem samej istoty zjawiska zamarzania rud i sposobów zapobiegających przymarzaniu ładunków do wagonów i w dalszej części postaramy się przeanalizować możliwości polepszenia sytuacji, jaka istnieje na tym odcinku w naszych warunkach.

Zjawisko zamarzania rud występuje zawsze wtedy, gdy do wagonów sypie się masę wilgotną, lub też gdy ładunek został zamoczony podczas przewozu na skutek opadów atmosferycznych. Część rud manganu i żelaza

Czy wprowadzony przez Żeglugę na Odrze „Rozkład jazdy“ będzie w pełni realizowany? Można już teraz powiedzieć, że w pierwszej fazie — na pewno nie. Jeszcze długo Żegluga na Odrze będzie się spotykała z trudnościami terminowej dostawy masy towarowej taboru PKP do portów załadunkowych, będą występowały, jak dotychczas, trudności w obsłudze barek w portach morskich, trudności z gestorami towarów i cały szereg innych.

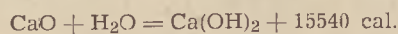
Zwiększona jednak rytmika jazdy i dojść do portów docelowych, „dyscyplina ruchowa“ pociągów na trasie zwiększą zaufanie klientów do transportu wodnego i wdrożą ich do regularności dostaw i odbioru masy towarowej. Naturalną konsekwencją tego będzie usprawnienie potoku masy towarowej do portów, bardziej harmonijna współpraca współprzewoźników, eliminowanie przestojów taboru barkowego, kolejowego i urządzeń przeładunkowych.

Czy „Rozkład jazdy“ dla pociągów holowniczych“ można wprowadzić na pozostałych drogach wodnych? Sądzę, że poza słabo jeszcze uregulowanymi odcinkami drogi wodnej o niegwarantowanych głębokościach tranzytowych, można i jest wskazane. W pierwszym rzędzie dotyczy to drogi wodnej Gdańsk — Bydgoszcz — Szczecin.

może zawierać pewną ilość wilgoci bez obawy zamarzania. I tak na przykład rudy krzyworskie nie zamarzają przy zawartości wilgoci od 2 do 14%, zależnie od ich składu. Największą ilość niezamarzającej wilgoci zatrzymują żelazaki brunatne, następnie martyty (3 — 4%, a przy zwiększaniu ilości domieszek substancji gliniastych do 6—7%), wreszcie najmniejszą ilość wilgoci zatrzymują magnetyty.

Ochrona rud przed zamarzaniem polega na zmniejszaniu ilości zawartej w nich wilgoci, aż do granic wilgoci, przy których zjawisko zamarzania nie występuje, lub też obniżaniu temperatury początku zamarzania. Obniżanie zawartości wilgoci znajdującej się w rudzie osiąga się przez dodanie do niej substancji chciwie pochłaniających wilgoć i zatrzymujących ją w stanie niezamarzania. Zmniejszanie temperatury zamarzania można uzyskać przez dodanie środków, które przy zetknięciu się z wilgocią tworzą roztwory o niskich temperaturach zamarzania.

Jedynym środkiem przeciwdziałającym zamarzaniu i stosowanym obecnie w naszych warunkach jest wapno palone, które po dodaniu do wilgotnej rudy tworzy następującą reakcję:



W wyniku zachodzącej reakcji zawartość wilgoci w rudzie zmniejsza się na skutek pochłaniania wody przez wapno przy jego gaszeniu, jak też kosztem pochłaniania wody przez otrzymane wapno hydratyzowane, które może pochłoniąć do 45% wilgoci ilości ciężaru własnego i utrzymywać ją przy niskich temperaturach bez zamarzania. Najmniej narażone na zamarzanie w czasie przewozu są suche masy (rudy prażone, topniki itp.). Stąd też w pewnych okolicznościach powstała idea suszenia przewożonej masy przed załadunkiem do wagonów. Ten zabieg profilaktyczny nie spełnił jednak zadania w Polsce, ze względu na zmienny charakter klimatu.

Stosowano również przesypywanie rud trocinami drzewnymi, chemikaliami, sieczką lub przekładanie sło-

mą. Każda z tych metod mimo zalet posiadała wady, które zadecydowały, że żaden z tych sposobów nie znalazł szerszego zastosowania.

Problem zamarzania tworzyw podczas przewozów i metody walki z tym zjawiskiem w Związku Radzieckim omawiają A. Pochwisniew, W. Abramow, N. Krasancew, N. Leonidow, w książce pt. „Domiennoje proizwodstwo”, Mietałurgizdat 1951. W jednym z rozdziałów, poświęconych zagadnieniu zabezpieczenia ładunków przed mrozem i stosowania wapna palonego jako środka ochronnego, autorzy piszą:

„Według istniejących przepisów, dotyczących stosowania środków zapobiegawczych przeciwko zamarzaniu rud żelaza i manganu, które obowiązują w hutnictwie żelaza, wapno palone powinno zawierać co najmniej 60% aktywnego tlenku wapnia. Dodatek wapna dla ochrony rudy przed zamarzaniem wynosi 1–4% ciężaru rudy; przy obliczaniu potrzebnej ilości wapna zakłada się, że 1 kg wapna palonego o zawartości 60% aktywnego tlenku wapnia pochłania do 0,75 kg wilgoci. Jedną trzecią stosowanej ilości wapna wysypuje się na podłogę wagonu, pozostałe dwie trzecie zużywa się do przesypywania rudy warstwami. Jednak przy układaniu warstw wapna między warstwami rudy, jak to przewidują istniejące przepisy, wapno w pierwszej kolejności odwadnia bezpośrednio doń przylegające warstwy rudy. W rezultacie proces gaszenia ulega gwałtownemu zahamowaniu i część wapna pozostaje nie wykorzystana przy reakcji i nie nasycona wilgocią.

W celu możliwie całkowitego wykorzystania hydrofobowych własności wapna należy je drobno zemleć i dobrze pomieszać z rudą. Mleć wapno należy przed załadunkiem do wagonu, gdyż drobno zmielone wapno chciwie pochłania wilgoć z powietrza. Nie dotrzymywanie tych warunków znacznie zmniejsza skuteczność działania wapna. Na południu ZSRR, w zimie, gdy częste odwilże i deszcze przeplatają się z mrozami, wydاتnie pogarsza się skuteczność dodatku wapna“.

W innym miejscu na ten temat czytamy:

„Przy przewozach w okresach silnych mrozów ruda szybko przymarza do metalowego nadwozia wagonów lub samoopróżniaczy; w tych przypadkach powinno się opryskiwać nadwozia kreozotem z odpadami oleju pozostałymi z destylacji ropy lub roztworem chlorku wapnia“.

Autorzy zwracają ponadto uwagę, że wapno palone, jako środek chroniący przed zamarzaniem, ma w zasadzie zastosowanie przy rudach żelaznych, natomiast dla rud manganu zawierających stosunkowo dużą ilość wilgoci, zalecają stosowanie soli kuchennej, która tworzy z wilgocią rudy roztwory o niskiej temperaturze krzepnięcia (do $-22,4^{\circ}\text{C}$). Według istniejących w hutnictwie radzieckim przepisów, sposób dodawania soli do ładunku w wagonie jest analogiczny jak przy użyciu wapna palonego, a dla osiągnięcia większego efektu działania soli, należy ją także dokładnie zmieszać z rudą, a nie ładować warstwami. Nie należy natomiast używać soli do rud przeznaczonych na spiekanie, bowiem przy procesach spiekania następuje rozkład soli, w wyniku którego wydzielający się chlor zatrutwa powietrze w zakładzie.

W walce z trudnościami, występującymi przy przeładunku zamarzniętymi artykułami, poza środkami zapobiegawczymi chroniącymi materiał przed zamarzaniem, dużą rolę ułatwiającą wyładunek zamarzniętego materiału, spełniają szeroko stosowane zabiegi odmrażania ładunków przeprowadzane w odpowiednich pomieszczeniach ciepłych tzw. odmrażalniach. Odmrażalnie takie budowane są zarówno na hutach, jak i na stacjach przeładunkowych.

Wydatki na środki zabezpieczające przed zamarzaniem, stosowane dla całej rudy ładowanej w zimie, są zawsze większe niż na zabiegi odmrażania rudy, którym poddaje się tylko część rudy zamarzniętej nadchodzącej do zakładu, czy na stację przeładunkową.

Zanim zajmiemy się z kolei naświetleniem procesu walki ze zjawiskiem zamarzania rud w naszych warunkach, konieczne jest wspomnieć krótko o roli przedsiębiorstw, związanych swą działalnością z omawianym zagadnieniem i współpracujących w tym zakresie.

Importem rud zagranicznych, o których tu mowa, zajmuje się Centrala Handlu Zagranicznego „Centrozap“. Na zlecenie tej Centrali spedytor międzynarodowy przedsiębiorstwo C. Hartwig zajmuje się organizacją tzw. wapnowania wagonów z rudą, przywożoną z zagranicy zarówno drogą morską, jak i lądową. Czynności ładunkowe, a więc i wapnowanie rudy, dokonują na zlecenie C. Hartwig przedsiębiorstwa przeładunkowe w portach i na granicznej stacji przeładunkowej, na której, ze względu na różny prześwit torów kolejowych, następuje przeładunek rudy z wagonów szerotorowych na normalotorowe.

Instrukcja odnośnie sposobu wapnowania wagonów przeznaczonych pod rudę, charakteru środków zapobiegawczych oraz warunków atmosferycznych, w których należy stosować zabiegi profilaktyczne, spoczywa w ręku dystrybutora rud importowanych — Biura Dostaw Rud Zagranicznych, należącego do resortu hutnictwa. Wreszcie, zagadnienie inwestowania stacji przeładunkowej w urządzenia potrzebne do przeprowadzania procesów zapobiegających zamarzaniu — leży w gestii resortu kolei.

Mając teraz przedstawiony układ wzajemnie wiążącego się udziału przedsiębiorstw w całokształcie omawianego zagadnienia, przyjrzyjmy się z perspektywy lat ubiegłych, jakie formy przybierał u nas problem walki ze zjawiskiem zamarzania rud i rozważmy, czy pewien — obecnie jeszcze nie potwierdzony praktyką — postęp na tym odcinku może już w pełni zadowolić.

Obowiązująca jeszcze w sezonie zimowym 1954/1955 instrukcja BDRZ w sprawie zabezpieczania rudy przed zamarzaniem nakazywała, przed załadunkiem rudy do wagonów, podsypywanie podłóg wagonów kawałkowym wapnem gaszonym (o innych właściwościach wapna brak było wzmianki) w ilości 300 kg na 1 wagon. Ta ilość wapna rozmieszczona była równomiernie na całej powierzchni podłogi wagonu. Zgodnie z przedmiotową instrukcją, zabiegi profilaktyczne należało przeprowadzać w takich warunkach atmosferycznych, kiedy temperatura obniżyła się poniżej 0°C , gdy na całym obszarze Polski panowały mrozy oraz w tych wypadkach, gdy na stacji przeładunkowej podczas załadunku panowała temperatura powyżej 0°C , jednak z komunikatów Państwowego Instytutu Hydrologiczno-Meteorologicznego lub z informacji dyspozytora BDRZ wynikało, że w drodze lub na stacji przeznaczenia ruda może ulec zamarznięciu.

Jeżeli zestawimy teraz wytyczne instrukcji BDRZ z omówionymi wyżej doświadczeniami radzieckimi w zakresie stosowania środków chroniących przed zamarzaniem, to zauważymy, że cały szereg warunków decydujących niewątpliwie o skuteczności działania wapna — nie był absolutnie zachowany.

Stąd niewątpliwie musiało nasuwać się pytanie, czy wobec takiego stanu rzeczy, wapno palone jako środek ochronny — przy nie zachowaniu szeregu warunków jego przygotowania i zastosowania — spełniało w ogóle swą rolę? Należy zgodzić się z tym, że trudno byłoby dać tu decydującą odpowiedź, gdyż zagadnienie to wymaga oczywiście, oświetlenia od strony prac naukowo-badawczych, bezpośrednich doświadczeń, obserwacji i obserwacji zachodzących zjawisk. Wydaje się jednak, że już nawet teoretyczne rozważania musiały budzić wątpliwości i skłonić do głębszego zastanowienia się nad słusznością dalszego, bardzo kosztownego i pracochłonnego wapnowania rudy, przy niezachowaniu warunków decydujących o skuteczności tego środka profilaktycznego.

Podjęta w swoim czasie przez przedsiębiorstwo C. Hartwig inicjatywa w kierunku chociażby częściowego wyjaśnienia „mgławicowości“ tego problemu, doprowadziła w ubiegłych dwóch sezonach zimowych do przeprowadzenia szeregu eksperymentów z wyładunkiem na hutach rudy wapnowanej, zgodnie z wytycznymi instrukcji i wyładunkiem wagonów z rudą nie zawierającą dodatku wapna.

Przy dokonywaniu prób uzyskano dość ciekawe wyniki, które rzuciły światło na niedomagania stosowanej profilaktyki. Okazało się bowiem, że w licznych wypadkach zarówno ruda wapnowana, jak i nie wapnowana, zwłaszcza przy wyładunku na wyrotni-

cach mechanicznych — spływała z wagonów z jednokowym efektem.

Nie bez znaczenia również dla pewnej oceny wartości użytkowej wapna, przy jego niewłaściwym zastosowaniu była opinia naszych naukowców z dziedziny metalurgii — zainteresowanych tym problemem — którzy poddawali w wątpliwość uzyskiwane efekty wyładunku przy niezachowaniu całkowitej technologii zabezpieczania rud przed zamrażaniem.

Wysuwane sugestie przez przedsiębiorstwo C. Hartwig na konferencjach, naradach i w przeprowadzonej korespondencji, w kierunku znalezienia właściwego sposobu rozwiązania kwestii stosowanych zabiegów profilaktycznych, długo nie mogły znaleźć należytej oceny i poparcia w resorcie hutnictwa. Dopiero w ostatnim czasie uzyskano na tym odcinku pewien postęp, którego wyrazem jest nowa instrukcja w sprawie sposobu wapnowania, obowiązująca już na najbliższy okres zimowy 1955/1956.

Nowa instrukcja różni się tym od poprzedniej, że:

- uwzględnia odpowiednią granulację wapna i zawartość w nim aktywnego tlenku wapnia,
- wyłącza z obowiązku podsypywania na wagonach wapnem niektórych rud kawałkowych z ZSRR, rud z krajów zamorskich, jak: brazylijska i indyjska, rud przeleżałych, ładowanych ze składowisk w stanie zamrożonym, oraz rud ładowanych w czasie deszczów i silnych opadów śnieżnych.

Ponadto instrukcja uchyla wapnowanie w tych wypadkach, jeżeli na całym obszarze kraju w ciągu co najmniej 48 godzin temperatura utrzymuje się powyżej 0° C, a komunikaty meteorologiczne nie zapowiadają obniżenia się temperatury poniżej 0° C w ciągu następnych 48 godzin. W wątpliwych wypadkach dotyczących wapnowania, zgodnie z tą instrukcją decydować ma pełnomocnik Ministra Hutnictwa.

Jeśli teraz cofniemy się do opisanych na wstępie warunków w zakresie stosowania środków ochronnych, wynikających z doświadczeń radzieckich i porównamy je z cytowaną powyżej instrukcją, to zauważymy wynikające z tego porównania takie oto różnice:

- instrukcja hutnictwa nie przewiduje warstwowego przesypywania rudy wapnem, podczas gdy doświadczenia radzieckie uczą nas, że dla właściwego wykorzystania właściwości wapna należy nie tylko przesypywać rudę warstwami, ale ją należy zmieszać z wapnem.

- nie uwzględniono w instrukcji, że w okresie silnych mrozów należy opryskiwać nadwozia wagonów odpowiednimi środkami izolującymi zmasowaną rudę od ścian wagonu.

Nie będziemy twierdzić, czy pewne braki w instrukcji są uzasadnione czy też nieuzasadnione. Być może, że w naszych warunkach te dodatkowe zabiegi są praktycznie zbędne, uwzględniając panujący u nas łagodniejszy klimat i stosunkowo niedługi przebieg wagonów od stacji załadunkowej do zakładu hutniczego. Czy jednakże byłoby słuszne wysuwanie takiej hipotezy, bez przeprowadzenia w tym kierunku gruntownych badań.

Dlatego też, jeżeli w warunkach obecnych posiadamy w zakresie omawianego problemu bardzo znikome praktyczne doświadczenia, a prawie żadnej podbudowy od strony prac naukowo-badawczych, wydaje się, że nie można traktować u nas tego zagadnienia, jako zupełnie rozwiązanego i nie wymagającego dalszych dociekań.

Jasne jest, że trudno byłoby jeszcze w bieżącym okresie zimowym uzyskać pełne wdrożenie doświadczeń radzieckich w zakresie podbiegania zamrażaniu rud, bowiem niezbędna jest tu odpowiednia akcja przygotowania, zmobilizowanie odpowiednich środków technicznych, wprowadzenie pełnej mechanizacji robót związanych z procesem przygotowania i mieszania wapna z rudą itp. Jednakże istnieją realne możliwości i wyraźna potrzeba wykorzystania zbliżającego się okresu zimowego dla wdrożenia doświadczeń radzieckich w omawianym zakresie chociażby w skali doświadczalnej, przy pełnym włączeniu do tych prac wybitnych znawców i specjalistów metalurgów.

Czynna współpraca naukowców z pracownikami produkcji i transportu winna dać w efekcie rozwiązanie omawianego problemu nie tylko od strony praktycznej,

ale również od strony ekonomicznej, która ze względu na pracochłonność robót ładunkowych, chroniczne przestoje taboru kolejowego, koszty środków ochronnych itp. — jest jednym z poważnych zagadnień w resorcie hutnictwa. Pracownicy nauki wspólnie z doświadczonymi fachowcami z hutnictwa i transportu powinni stworzyć zespół naukowo-produkcyjny, który w oparciu o prace naukowo-badawcze i bezpośrednie doświadczenia wypracowałby jedynie słuszne i konkretne metody walki ze zjawiskiem zamrażania rud, technologie zabiegów profilaktycznych i ekonomiczne uzasadnienie obranego kierunku w odniesieniu do naszych warunków klimatycznych, możliwości technicznych itp.

Jeżeli w resorcie hutnictwa, w którego interesie przede wszystkim leży ta akcja, zagadnienie to spotka się z należyтым zrozumieniem i właściwą oceną, nie trudno będzie znaleźć odpowiednie środki finansowe na pokrycie kosztów badań i doświadczeń, które niewątpliwie są niewspółmiernie niskie w stosunku do kosztów postojowego, jakie opłacają huty za przetrzymanie wagonów wskutek zamarzania rudy.

Wynikające z przedstawionego stanu rzeczy wnioski, zmierzające do znalezienia odpowiednich metod i obrania właściwego kierunku pokonywania trudności, wynikających wskutek zamarzania rud w czasie przewozów zimowych, nie wyczerpują całości zadań, jakie stoją przed nadawcami i odbiorcami ładunków rudy, na zbliżający się okres przewozów zimowych.

Doświadczenia uczą nas, że do przewozów zimowych należy przygotować się z góry i starannie. Jednakże praktyka ubiegłego okresu zimowego wykazała, że nie zawsze organizacja pracy przewozowej w szczególności naładunku i wyładunku w pełni zabezpieczała sprawne działanie transportu kolejowego. Dotyczyło to przede wszystkim odbioru ładunków rudy zamrożonej i przygotowania odpowiednich urządzeń, ułatwiających wyładunek drogą ogrzewania w odmrzaźniach na hutach lub ręcznego i mechanicznego rozbijania zmarzniętej rudy. Przeprowadzone, wskutek nadchodzących sygnałów o rzekomych trudnościach wyładunkowych, lustracje na hutach wykazały, że odbiorcy ładunków często nie przygotowali w terminie urządzeń do odmrażania rud, że nie zabezpieczono odpowiedniej ilości młotków i świrdrów pneumatycznych, że mechaniczne urządzenia wyładunkowe (wywrotnice wagonowe, suwnice) ulegały częstym awariom, że brak było dostatecznej ilości pracowników ładunkowych itp.

Tego rodzaju mankamenty, prowadzące w konsekwencji do poważnych przestoїв wagonów, odbiorcy na hutach usiłowali niejednokrotnie usprawiedliwiać skutkami złego, względnie niedostatecznego wapnowania lub przypisywali to innym przyczynom, zapominając o własnych obowiązkach przygotowania się do wyładunku rudy w warunkach zimowych.

Specjalnie zaostrzona dyscyplina przewozowa w okresie zimowym, nakłada więc szczególnie odpowiedzialne zadania na pracowników służb transportowych, zwłaszcza takich dużych gospodarstw kolejowych, jakimi są zakłady hutnicze, gdzie sprawne i nieprzerwane działanie transportu warunkuje ciągłą i rytmiczną pracę produkcji. Dlatego też jak najwcześniej należy przygotować do eksploatacji odmrzaźnię, odpowiedni sprzęt techniczny do wyładunku, zabezpieczyć brygady wyładunkowe, a przy tym należy pamiętać, że urządzenia mechaniczne w warunkach pracy w niskich temperaturach i przy opadach śnieżnych są szczególnie narażone na uszkodzenia, a zatem, muszą być troskliwie chronione i konserwowane w czasie eksploatacji, w celu zapewnienia nieprzerwanej i sprawnej pracy transportu.

Zadaniem kolei jest jak najszybsze przygotowanie do eksploatacji odmrzaźni rud oraz zasobników na wapno, bowiem przy zachowaniu tempa pracy, jakie obserwowano w roku ubiegłym, istnieje obawa nieterminowego ukończenia tych prac, co w następstwie spowoduje poważne perturbacje w pracy stacji przeładunkowej i uniemożliwi sprawne wykonanie zadań nałożonych na transport.

Szczególnie ważne jest tu przygotowanie odpowiednich betonowych zasobników na wapno, bowiem nieterminowe wykonanie tej inwestycji spowoduje wzorem

lat ubiegłych tworzenie „magazynów na kołach“, co wytrąci z łożyska roboczego kolei poważną ilość wagonów wapniarek.

Przedsiębiorstwo przeładunkowe na stacji przeładunkowej winno zapewnić odpowiedni sprzęt techniczny dla mechanicznego wapnowania, zapewnić właściwą obsługę techniczną dźwigów, wyposażyć brygady w niezbędną odzież ochronną, bowiem praktyka roku ubiegłego wykazała szereg mankamentów w tym zakresie. Również ważna jest sprawa przygotowania sprzętów, młotków pneumatycznych i ręcznych do rozbijania rudy na wagonach oraz kruszenia wapna o nieprzepiślowej granulacji. W okresie prac ładunkowych przedsiębiorstwo przeładunkowe winno zorganizować stały

i operatywny nadzór nad właściwym oczyszczaniem wagonów z lodu, śniegu i innych zanieczyszczeń, tak, ażeby ruda ładowana była do czystych wagonów.

Służby transportowe w zakładach wapienniczych winny dolożyć starań, by dotrzymana była terminowa i rytmiczna wysyłka wapna.

Sprawa zabezpieczenia ładunków rudy przed szkodliwym działaniem mrozu i przymarzaniem ich do wagonów oraz sprawnego naładunku i wyładunku wagonów z rudą jest jednym z najważniejszych, a zarazem trudnych i odpowiedzialnych zadań, jakie stoją przed nadawcami i odbiorcami rudy w okresie przewozów zimowych.

DZIAŁ INFORMACYJNY*)

WYNAJMOVANIE TABORU KOLEJOWEGO

W Biuletynie Ministerstwa Kolei Nr 17 z dnia 15 lipca 1955 r. pod poz. 249 został opublikowany Okólnik Ministerstwa Kolei Nr KF/28/55 z dnia 24 czerwca 1955 r. w sprawie zasad wynajmowania jednostek taboru kolejowego normalnotorowego i wąskotorowego. Do ww. okólnika Ministerstwo Kolei daje dodatkowo wyjaśnienie w Biuletynie Nr 21 z dnia 1.IX.1955 r. poz. 298, że ustalone zasady wynajmowania jednostek taboru kolejowego normalnotorowego i wąskotorowego odnoszą się tylko do parowozów, lokomotywek spalinowych i żurawi na platformach kolejowych. W okólniku nr KF/28/55 Ministerstwo Kolei wyjaśnia, że, dyrekcje okręgowe kolei państwowych są upoważnione do wynajmowania jednostek taboru kolei normalnotorowych z wyjątkiem żurawi na platformach kolejowych o udźwigu ponad 20 ton, na wypożyczenie których udziela zgody Ministerstwo Kolei (Departament Mechaniczny). Na wynajmowanie jednostek taboru kolei wąskotorowych wymagana jest w każdym przypadku zgoda Ministerstwa Kolei (Departament Kolei Dojazdowych).

Przed wynajęciem jednostki taboru kolejowego należy sporządzić umowę najmu z określeniem przedmiotu najmu i celu, do jakiego przedmiot jest wynajmowany, warunków szczegółowych i czasu trwania umowy najmu.

Następnie okólnik określa zasady przekazania jednostek taboru kolejowego najemcy (pełnomocnemu przedstawicielowi), sposób liczenia czasu trwania najmu jednostki, ustala, że koszty przesyłki jednostki taboru kolejowego wynajętego z miejsca jej postoju lub ostatniego miejsca pracy do miejsca wskazanego przez najemcę i koszty jej przesłania z powrotem do poprzedniego miejsca postoju ponosi w całości najemca. Najemca ponosi również koszty przygotowania jednostki taboru do wykonywania usługi i koszty przygotowania jej do drogi, jak również i koszty przywrócenia jej do stanu pierwotnego.

Jednorazowy ciągły czas pracy obsługującego jednostkę taboru pracownika PKP nie może przekraczać w miesiącu 200 godzin przy wliczeniu w tę ilość również i godzin zużytych na przyjęcie i zdanie obsługiwanej jednostki taboru. W przypadkach konieczności wykorzystania wynajętej jednostki taboru z obsługą ponad normalną ilość 8 godzin na dobę, najemca obowiązany jest zabezpieczyć sobie dodatkową obsługę do tej jednostki.

Następnie okólnik określa zasady dotyczące utrzymania jednostek taboru w stanie zdolności do pracy, przez co rozumie się obowiązki najemcy wykonania napraw bieżących, niezbędnych dla należytej konserwacji wynajętej jednostki taboru, całkowicie własnym kosztem, przy czym naprawy bieżące mogą być wykonywane przez najemcę, względnie na piśmie jego życzenie przez PKP za opłatą wg obowiązujących cenników. Podobnie koszty napraw wszelkich uszkodzeń powstałych z jego winy lub personelu najemcy ponosi najemca, który może sam wykonać konieczne naprawy wg wskazówek PKP, względnie PKP na jego koszt.

Informacje zamieszczane w tym dziale nie mają charakteru urzędowego.

Jeżeli najemca po wygaśnięciu terminu umowy zwrócił wynajętą jednostkę taboru w takim stanie technicznym, że wymaga ona przedwczesnej naprawy okresowej, najemca jest obowiązany opłacić dodatkowo czynsz najmu za czas trwania remontu, nie dłużej jednak jak do właściwego terminu naprawy okresowej, przypadającej dla tej jednostki taboru. Czynsz ten oblicza się tylko za samą jednostkę taboru — bez obsługi, paliwa i materiałów.

W razie potrzeby obsada obsługi wynajętej jednostki taboru może być zwiększona za odrębną opłatą. Niezależnie od wynajmu jednostki taboru z obsługą DOKP mogą, na życzenie klientów wyznaczyć personel do obsługi jednostki taboru będącej własnością klienta.

Zależnie od warunków zawartej umowy mogą mieć miejsce następujące rodzaje najmu jednostek taboru (parowozów): do manewrów poza punktem zdawczym, do ogrzewania, do wytwarzania pary itp. Jeżeli warunki najmu lub dostarczenie jednostki taboru są tego rodzaju, że jednostka taboru po ukończeniu pracy zjeżdża do parowozowni, to należy również pobierać należność za każdorazowe przyjęcie i zdanie, jako za usługi nietypowe. Jako orientacyjną cenę za usługę tego rodzaju podaje się kwotę nie niższą od 45 zł za każdorazowe zdanie lub przyjęcie.

Najmu parowozów nie należy utożsamiać z użyciem parowozu do prac manewrowych, o których mowa w załączniku 4 do DKP oraz § 28 działu IV Taryfy towarowej. Użycie parowozu do pracy manewrowej nie wymaga umowy najmu parowozu, lecz wynika z umów bocznicowych.

D. T.

SPRZEDAŻ MATERIAŁÓW NAWIERZCHNI ŻELAZNEJ NA BOCZNICE

Zarządzeniem Ministra Kolei Nr 287 z dnia 8.IX br. (Biuletyn MK Nr 23 z dn. 1.X.1955 r. poz. 320) została zatwierdzona instrukcja o magazynowaniu, ewidencjonowaniu, gospodarowaniu i sprzedaży materiałów żelaznej nawierzchni, nadających się na bocznicę, z mocą obowiązującą od 1.IX.1955 r.

Zgodnie z instrukcją materiały żelaznej nawierzchni, zbędne dla potrzeb własnych resortu kolei, zakwalifikowane do użycia na bocznicach, są materiałami centralnie bilansowanymi przez PKPG i podlegają, na podstawie odpowiedniego rozdzielnika wyłącznemu dysponowaniu przez Centralny Zarząd Zaopatrzenia Techniczno-Materiałowego Ministerstwa Kolei.

DOKP są jednak upoważnione do odstępowania posiadaczom bocznic położonych na ich terenie, obsługiwanych parowozami PKP, drobnych ilości materiałów nawierzchni żelaznej na stwierdzone potrzeby remontu bocznic, przy czym instrukcja ustala, że ilość nawierzchni żelaznej odstąpionej przez DOKP jednorazowo nie może przekraczać 5 ton oraz 150 ton w stosunku rocznym na wszystkie bocznicę znajdujące się na terenie danego DOKP w materiałach nawierzchni żelaznej normalnotorowej i 1 oraz 30 ton w materiałach nawierzchni żelaznej wąskotorowej.

Warunkiem odstąpienia materiałów żelaznej nawierzchni jest stwierdzenie przez kolejowy nadzór techniczny ko-

nieczność dokonania remontu. Przy odstępowaniu materiałów żelaznej nawierzchni w granicach uprawnień DOKP musi mieć na uwadze w pierwszej kolejności realizację otrzymanych zleceń Ministerstwa Kolei (CZZTM) odstąpienia tych materiałów, których termin sprzedaży nie może być przekroczony.

Poczynając od 1 stycznia 1956 r. Centralny Zarząd Zaopatrzenia Techniczno-Materiałowego MK będzie wystawiał zlecenia sprzedaży materiałów żelaznej nawierzchni na podstawie posiadanych danych o stanie tych materiałów, znajdujących się w poszczególnych składnicach materiałów nawierzchni i zarządach kolei wąskotorowych, jeżeli idzie o materiały żelaznej nawierzchni typów o wysokości od 85 mm wzwyż. Zlecenia sprzedaży będą kierowane do wydziałów zaopatrzenia materiałowego, w miarę możliwości do tej DOKP, na terenie której będzie budowana lub remontowana dana bocznicą.

CZZTM MK będzie wystawiał zlecenia sprzedaży wazstatom drogowym na rozjazdy, części do rozjazdów, koźły oporowe, szyny zgrzewane i inne wytwory w oparciu o plany produkcyjne zgłaszane corocznie przez Departament Drogowy MK wytworów przeznaczonych do zbytu poza resort kolei oraz wydziałom zaopatrzenia materiałowego DOKP.

Na wyroby wykonywane przez warsztaty drogowo, regenerowane i montowane nabywcy składają zamówienia bezpośrednio do warsztatów drogowych i te ostatnie rozliczają się bezpośrednio z nabywcą wg obowiązujących cen katalogu opłat Nr 2/55, stanowiącego załącznik do okólnika MK z dnia 14.2.1955 r. Za wyroby odstępowane przez składnice materiałów nawierzchni również obowiązują ceny według wyżej wymienionego okólnika.

Instrukcja, poza zasadami odstępowania materiałów żelaznej nawierzchni na bocznicę, ustala zasady magazynowania, ewidencjonowania i gospodarowania tymi materiałami w PKP i zarządach przedsiębiorstw robót kolejowych.

D. T.

ODZNAKA „PRZODUJĄCEGO KOLEJARZA“

W numerze listopadowym z ub. r. miesięcznika „Transport“ pisaliśmy o zatwierdzeniu przez Ministra Kolei regulaminu odznaki „Przodującego Kolejarza“, wydanego stosownie do postanowień dekretu z dnia 21 kwietnia 1954 r. o niektórych prawach i obowiązkach pracowników kolejowych.

Obecnie zwracamy uwagę na uzupełniające zarządzenie Ministra Kolei z dnia 13 września w sprawie opisu odznaki „Przodującego Kolejarza“, jej wzoru rysunkowego i wymiarów.

W § 1 zarządzenia podany jest opis odznaki i jej wymiary, natomiast § 2 określa, iż omawiane zarządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia z mocą jednak od dnia 1 maja 1954 r. Załącznikiem do zarządzenia jest wzór odznaki „Przodującego Kolejarza“.

K. K.

DOSTARCZANIE SAMOCHODÓW OSOBOWYCH DLA SŁUŻBY ZDROWIA

Minister Zdrowia, działając w oparciu o uchwałę nr 594 Prezydium Rządu z dn. 27 lipca 1955 r. w sprawie obowiązku dostarczania samochodów osobowych na potrzeby lecznictwa otwartego przez urzędy, instytucje i przedsiębiorstwa państwowe oraz spółdzielcze (Mon. Pol. nr 75, poz. 924), omówioną przez nas w numerze październikowym mies. „Transport“ — wydał zarządzenie z dnia 20 września 1955 r., ogłoszone w Monitorze Polskim nr 87, poz. 1069, którym określił szczegółowo zasady i tryb dostarczenia i wykorzystania samochodów osobowych na potrzeby lecznictwa otwartego.

Zgodnie z zarządzeniem, samochodami osobowymi podlegającymi obowiązkowi dostarczenia dla potrzeb lecznictwa otwartego dysponuje wydział zdrowia prezydium wojewódzkiej rady narodowej (Rady Narodowej w m. st. Warszawie i m. Łodzi). Wydział ten w przypadku potrzeby wykorzystania samochodu przesyła jednostce zobowiązanej do dostarczenia samochodu zawiadomienie (wg wzoru stanowiącego zał. Nr 1 zarządzenia) w którym wskazu-

je dzień, godzinę oraz miejsce zgłoszenia się kierowcy wraz z samochodem (tj. właściwą wojewódzką, bądź powiatową kolumnę transportu sanitarnego).

Jednostka zobowiązana do delegowania samochodu otrzymawszy zawiadomienie wystawia skierowanie (wg wzoru stanowiącego zał. Nr 2 zarządzenia), podając w nim nazwisko delegowanego kierowcy i określenie delegowanego samochodu.

Skierowanie to — po przybyciu do kolumny sanitarnej — kierowca wręcza dyspozytorowi kolumny, a w zamian otrzymuje od niego (w 2 egz.) kartę dyspozycyjną (wg wzoru, stanowiącego zał. Nr 3 zarządzenia), ze wskazanym w niej zakładem społecznym służby zdrowia, w którym kierowca ma się zgłosić celem wykonania w danym dniu przewozu lekarzy, felczerów i pielęgniarek do osób obłożnie chorych, uprawnionych do bezpłatnych świadczeń leczniczych.

Z kartami dyspozycyjnymi kierowca zgłasza się we wskazanym mu zakładzie służby zdrowia u referenta transportowego tego zakładu. Referent transportowy wręcza kierowcy po 2 egz. wykazów wizyt domowych (sporządzonych wg wzoru stanowiącego zał. Nr 4 zarządzenia) oddzielnie dla każdego lekarza (felczera, pielęgniarki), który ma w danym dniu korzystać z samochodu. Wykazy wizyt domowych określają konkretne zadania delegowanego kierowcy i samochodu.

Kierowca samochodu w czasie 8 godzin od chwili zgłoszenia się w kolumnie transportu sanitarnego jest obowiązany odwozić lekarzy (felczerów, pielęgniarki) pod adresy wskazane w wykazie wizyt domowych, a po wykonaniu wizyt — do zakładu społecznego służby zdrowia. Jeżeli wszystkie zaplanowane na dany dzień wizyty nie mogły być wykonane w ciągu 8 godzin, lekarz (felczer, pielęgniarka) korzystający z samochodu powinien zdecydować, czy samochód ma być zatrzymany aż do wykonania wszystkich wizyt, czy też zwolniony po upływie 8 godzin, a wizyty wykonane przy użyciu innych środków.

Lekarz (felczer, pielęgniarka), który ostatni w danym dniu korzystał z samochodu powinien:

- 1) wpisać na obu egzemplarzach karty dyspozycyjnej godzinę zwolnienia samochodu i stan licznika i stwierdzić to swoim podpisem i stemplem z numerem rejestracyjnym, a w przypadku przetrzymania samochodu opisać ponadto przyczyny zatrzymania,

- 2) w obu egzemplarzach wykazu wizyt domowych stwierdzić wykonanie wizyt oraz rzetelność wpisów w rubrykach 6—8 tego wykazu.

- 3) wręczyć kierowcy samochodu i referentowi transportowemu danego zakładu służby zdrowia po jednym egzemplarzu karty dyspozycyjnej i wykazu wizyt domowych.

Należność z tytułu użytkowania samochodów osobowych na potrzeby lecznictwa otwartego pokrywają właściwe miejscowe wojewódzkie kolumny transportu sanitarnego na podstawie rachunków, wystawionych przez zobowiązaną jednostkę.

Przy dokonywaniu rozliczeń stosuje się przepisy uchwały Nr 587 Prezydium Rządu z dnia 2 lipca 1955 r. w sprawie zasad rozliczeń za dostawy, usługi i roboty (Mon. Pol. Nr 66, poz. 861).

J. B.

ZESTAWIENIE WYNIKÓW WE WSPÓŁZAWODNICTWIE PRACY KIEROWCY

Zgodnie z uchwałą IV Plenum CRZZ (omówioną w numerze kwietniowym z 1955 r. mies. „Transport“) Minister Transportu Drogowego i Lotniczego wspólnie z Zarządem Głównym Zw. Zaw. Pracowników Tr. Drog. i Lotn. ustalił wytyczne odnośnie zasad organizowania współzawodnictwa pracy o tytuł najlepszego zakładu pracy i najlepszego w zawodzie w poszczególnych centralnych zarządach.

W obrębie Centralnego Zarządu Państwowej Komunikacji Samochodowej wytyczne te ustalają m. in. współzawodnictwo o tytuł najlepszego w zawodzie, obejmujące kierowców: w ruchu osobowym, w ruchu towarowym oddzielnie kierowców na samochodach i oddzielnie kierowców na ciągnikach.

W celu umożliwienia bardziej gruntownej oceny osiągniętych wyników we współzawodnictwie przez poszczególne kierownictwa przy ustalaniu najlepszego w zawodzie

tak w skali eksplozury, okręgu, jak i centralnego zarządu — konieczne jest zestawianie rezultatów pracy w okresie kwartalnym, ujętych w liczbach porównywalnych.

Podany wzór zestawienia służy do tego celu. Wzór tego zestawienia może być zastosowany do każdego rodzaju pracy kierowcy po ewentualnym przystosowaniu niektórych rubryk.

(zakład pracy) dnia 195... r.

ZESTAWIENIE

wyników pracy osiągniętych przez kierowcę
..... za kwartał 195... roku.
Marka pojazdu samochodowego Nr ewid.

Lp.	Współzawodnictwo w elementach	Plan kwartalny	Wykonanie	Procent wykonania
1.	Praca przewozowa (tonokm, lub pasażerokm.)			
2.	Przewóz (tony lub pasażera)			
3.	Wydażność w tonokm (pasażerokm) na wozokilometr			
4.	Wydażność w tonach (pasażerach) na wozokilometr			
5.	Ogólna ilość godzin pracy łącznie z godzinami nadliczbowymi			
6.	Współczynnik gotowości technicznej			

Zobowiązania dodatkowe

7.	Oszczędność paliwa w litrach/zł	.....
8.	Osiągnięte przekroczenie norm przebiegu ogumienia i oszczędność w zł	.....
9.	Uzyskany przebieg międzyprawczy	.....
10.	Koszt części zamiennych, obsługi technicznej i napraw bież. w okresie przebiegu międzyprawczego	.....
11.	Czy był karany za naruszenie przepisów drogowych	.....
12.	Czy spowodował wypadek w danym kwartale	.....
13.	Kategoria prawa jazdy	.....
14.	Od kiedy pracuje w zakładzie	.....
15.	Jakie posiada odznaczenia	.....
16.	Czy jest członkiem organizacji społ.-politycznych	.....
Opinia	.....	.....

Przewodniczący

Rady Zakładowej

Kierownik zakładu pracy

Objaśnienie do sporządzenia zestawienia wyników we współzawodnictwie o tytuł najlepszego kierowcy.

Zestawienie powyższe sporządza się na podstawie planu eksploatacyjnego i osiągniętych wyników za dany kwartał.

Pozycja 1 — podać ilość tonokm. lub pasażerokm. na podstawie karty eksploatacyjnej.

Pozycja 2 — podać ilość przewiezionych ton lub pasażerów na podstawie karty eksploatacyjnej.

Pozycja 3 i 4 — podać wydajność wyliczoną przez podzielenie danych z pozycji 1 i 2 przez uzyskany ogólny przebieg kilometrów.

Pozycja 5 — podać ilość godzin pracy na podstawie miesięcznej karty wynagrodzeń kierowcy.

Pozycja 6 — podać na podstawie karty eksploatacyjnej

Pozycja 7 — podać na podstawie miesięcznej karty wynagrodzeń kierowcy

Pozycja 8 — przekroczenie norm przebiegu ogumienia należy wyliczyć w odniesieniu do ostatnio eksploatowanych oponi wycofanych na skutek zużycia, przy czym należy podać oszczędność w zł,

Pozycja 9 — należy podać przebieg od początku eksploatacji do ostatniego dnia kwartału sprawozdawczego (nowy samochód) lub podać przebieg od naprawy głównej (pojazd po pierwszej lub drugiej naprawie głównej).

Pozycja 10 — należy wypełniać po wprowadzeniu rozrachunku gospodarczego St. obsługi.

Pozycje od 11 do 16 nie wymagają objaśnień.

W części opisowej (opinia) należy krótko scharakteryzować sylwetkę kierowcy pod względem moralnym, zawodowym, udziału jego w życiu społecznym zakładu pracy oraz pod względem pomocy koleżeńskiej i odnoszenia się do pasażerów, bądź klientów w czasie wykonywania swych obowiązków służbowych.

A. Ł.

ODZNAKA „ZASŁUŻONY PRACOWNIK MORZA”

W Monitorze Polskim Nr 87 pod poz. 1068 opublikowano zarządzenie Ministra Żegluga z dnia 15 września 1955 r. w sprawie ustalenia wzoru i trybu nadawania odznaki honorowej „Zasłużony Pracownik Morza”, wydanego na podstawie § 7 Uchwały Nr 488 P. R. z 18 czerwca br., dotyczącego ustanowienia Dni Morza oraz omawianej odznaki.

Zgodnie z zarządzeniem ustanowiona wyżej wspomnianą Uchwałą P. R. (Mon. Polski Nr 58 poz. 710) odznaka „Zasłużony Pracownik Morza” jest zaszczytnym wyróżnieniem nadawanym osobom, które swą pracą i postawą szczególnie przyczyniły się do osiągnięć i rozwoju gospodarki morskiej.

Ustanowioną odznaką nadaje się pracownikom Polskiej Marynarki Handlowej, portów morskich, rybolówstwa morskiego i przemysłu okrętowego, oraz innym osobom zasłużonym na odcinku gospodarki morskiej.

Odnaka jest trzystopniowa: brązowa, srebrna i złota, której wzór podaje załącznik do omawianego zarządzenia. Odnakę nadaje Minister Żegluga na wniosek kierownika jednostki, w której jest zatrudniony pracownik przedstawiony do odznaczenia. Pracownikom nie zatrudnionym w resorcie żegluga odznakę nadaje Minister Żegluga na wniosek właściwego ministra. Odnakę wraz z dokumentem stwierdzającym jej nadanie wręcza się odznaczonemu, w zasadzie w Dniach Morza. Nosi się ją stale — po lewej stronie piersi.

Pracownicy wyróżnieni odznaką i posiadający wymagane warunki korzystają z pierwszeństwa w awansie, w kierowaniu na szkolenie zawodowe, na wczasy pracownicze i w korzystaniu z wszelkiego rodzaju świadczeń socjalnych.

Zarządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia.

E. P.

NORMY DOTYCZĄCE KOMUNIKACJI

W Dzienniku Ustaw Nr 34 pod poz. 214 opublikowane zostało rozporządzenie Przewodniczącego PKPG z dnia 16. VIII. 1955 r. w sprawie zatwierdzenia norm państwowych ustalonych przez Polski Komitet Normalizacyjny, dotyczących komunikacji.

Na podstawie powyższego rozporządzenia zatwierdzone zostały trzy normy państwowe (PN) obowiązujące na całym obszarze Państwa, a mianowicie, jedna norma dotyczy nawierzchni kolejowej, dwie pozostałe kadłuba okrętowego i kotłów parowych okrętowych.

Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do wyrobów przeznaczonych na eksport, gdy zamawiający stawia inne warunki oraz prac naukowo-badawczych.

Rozporządzenie wyżej omówione wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1956 r.

K. K.

CENNIKI ARTYKUŁÓW ZAOPATRZENIOWYCH

W Biuletynie PKPG nr 21/55 r. pod poz. 81 opublikowane zostało Pismo Okólne Departamentu Kosztów i Polityki Cen PKPG z dnia 7.9.1955 r. w sprawie spisu cenników artykułów zaopatrzeniowych i inwestycyjnych oraz taryf.

W wymienionym piśmie okólnym podany został wykaz cenników (taryf) wydanych w oparciu o postanowienia uchwały Rady Ministrów nr 544 z dnia 2 sierpnia 1954 r. w sprawie zmiany poziomu cen zbytu środków produkcji oraz niektórych opłat i stawek taryfowych za usługi świadczone w ramach gospodarki społecznej. Nadmieniamy, że

ceny, o których mowa, zaczynają obowiązywać od 1.1.1956 roku dlatego też uważamy za słusne poinformować obecnie naszych czytelników o tych cennikach, które bezpośrednio wiążą się z działalnością transportu, wskazując jednocześnie źródła ich nabycia.

W wojewódzkich placówkach Centrali Wydawniczej Druków można zaopatrzyć się m. in. w następujące cenniki interesujące transportowców:

Nr 9-Z — Szyny, akcesoria do szyn, rozjazdy i ich części, podkłady kolejowe, łuki kopalniane — Min. Przem. Maszynowego;

Nr 25-Z — Tabor kolejowy — Min. Przem. Maszynowego;

Nr 26-Z — Sprzęt motoryzacyjny — Min. Przem. Maszynowego;

Nr 32-Z — Łożyska toczne — Min. Przem. Maszynowego;

Nr 42-Z — Części zamienne do ciągnika „Ursus” — Min. Przem. Maszynowego;

Nr 43-Z — Części zamienne do ciągnika KD-35 — Min. Przem. Maszynowego;

Nr 44-Z — Części zamienne do ciągnika „Zetor” — Min. Przem. Maszynowego;

Nr 100-Z — Naprawy samochodów i silników — Min. Transp. Drog. i Lotn.

W Centralnym Zarządzie Przemysłu Okrętowego w Warszawie:

Nr 99-Z — Jednostki pływające.

W Terenowych Biurach Zaopatrzenia Sprzętu Samochodowego „Motozbyt” — (w miastach wojewódzkich) można zaopatrzyć się w cenniki części zamiennych do samochodów, ciągników, przyczep, motocykli oraz trolejbusów.

Należy nadmienić, że ww. cenniki części zamiennych do pojazdów samochodowych opracowane zostały przez Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego według marek pojazdów i obejmują 54 cenniki opatrzone kolejno numerami od 101-Z do 154-Z, zgodnie z wykazem podanym w omawianym piśmie okólnym.

W Ministerstwie Przemysłu Drobego i Rzemiosła — Dep. Kosztów i Cen można zaopatrzyć się w cenniki:

Nr 171-Z — Cennik sprzętu motoryzacyjnego;

Nr 172-Z — Cennik sprzętu okrętowego.

W Ministerstwie Kolei — Dep. Finansów można zaopatrzyć się w cenniki:

Nr 181-Z Roboty, usługi i świadczenia wykonywane przez jednostki działu usługowego przedsiębior. PKP.

Nr 182-Z Wyroby, roboty i usługi nasycalni mat. drzewnych PKP.

Nr 183-Z Naprawy taboru kolejowego wąskotorowego, naprawy taboru kolej. trakcji elektr. normaln.

Nr 184-185-Z Urząd. mech. zabezpieczające ruch pociągów.

Nr 186-Z Urządzenia sygnalizacyjne kolejowe.

Nr 187-Z Naprawy urządzeń bezpieczeństwa ruchu pociągów.

Nr 188-Z Ceny na produkcję i usługi przemysłowe wykonywane przez jednostki podległe Min. Kolei.

Nr 189-Z Naprawy taboru normalnotorowego.

Ponieważ w 1956 r. ulega również zmianie Taryfa Towarowa PKP, informujemy, iż można ją nabywać w Okręgowych Dyrekcjach PKP, natomiast Taryfę na usługi ładunkowe na stacjach PKP można otrzymać w Kolejowym Przedsiębiorstwie Robót Ładunkowych w Warszawie, ul. Skalmierzycka 36.

K. K.

ZAWIERANIE ZAKŁADOWYCH UMÓW ZBIOROWYCH

Treść i znaczenie uchwały Rady Ministrów nr 81 z dnia 6.2.1954 r. w sprawie zawierania zakładowych umów zbiorowych omówiliśmy w kwietniowym numerze z 1954 r. mies. „Transport”.

W myśl tej uchwały i instrukcji Sekretariatu CRZZ, ustalającej tryb zawierania, rejestracji i kontroli wykonania zakładowych umów zbiorowych (omówionej również w numerze marcowym z 1955 r. mies. „Transport”) — zawarte umowy podlegały rejestracji przez dane ministerstwo i właściwy zarząd główny związku zawodowego. Taki przepis był słuszny w początkowym okresie zawierania umów. W związku z tym, że ilość zawieranych umów w roku 1956 zostanie znacznie zwiększona (np. w PKS liczba ekspozytur, w których będą zawarte umowy w 1956 r. — zostanie zwiększona trzykrotnie) i w celu ściślejszego

związania sprawy zawierania zakładowych umów zbiorowych oraz kontroli wykonywania postanowień tych umów z działalnością centralnych zarządów — Rada Ministrów na wniosek CRZZ uchwałą nr 611 z dnia 6 sierpnia 1955 r. (Monitor Polski nr 75) wprowadziła nast. zmiany:

1. W uchwale nr 61 Rady Ministrów z 6.2.1954 r. w § 15 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„Zakładowa umowa zbiorowa podlega rejestracji w centralnym zarządzie nadzorującym działalność zakładu pracy oraz w zarządzie głównym właściwego związku zawodowego. W przypadku, gdy przedsiębiorstwo podlega bezpośrednio ministrowi — zakładowa umowa zbiorowa podlega rejestracji w wyznaczonej przez ministra komórce organizacyjnej ministerstwa”.

2. Dyrektor centralnego zarządu zobowiązany jest do przeprowadzenia co najmniej raz na kwartał kontroli wykonania zadań ujętych w zakładowej umowie zbiorowej i zobowiązany jest do podjęcia niezbędnych kroków dla usunięcia stwierdzonych braków i niedociągnięć.

3. W przypadku składania wniosku do ministra w sprawie zmiany niektórych punktów umowy w trakcie jej realizacji — wniosek taki powinien być złożony za pośrednictwem dyrektora centralnego zarządu, który do wniosku obowiązany jest dołączyć swoją opinię.

Zakładowe umowy zbiorowe zarejestrowane w ministerstwie przed wejściem w życie omawianej uchwały nie podlegają ponownej rejestracji i powinny być przekazywane właściwym centralnym zarządom.

A. Ł.

PLANOWA AKCJA USUWANIA ZNISZCZEŃ WOJENNYCH

W Monitorze Polskim Nr 92 pod poz. 1189 opublikowana została bardzo zasadnicza uchwała Prezydium Rządu Nr 666 z dnia 20 sierpnia 1955 r. w sprawie planowej akcji usunięcia pozostałości zniszczeń wojennych w miastach i osiedlach.

Wymieniona uchwała została podjęta w celu ostatecznego usunięcia istniejących jeszcze śladów zniszczeń wojennych w miastach i osiedlach, zlikwidowania ruin i obszarów zagruzowanych, gospodarczego wykorzystania uzyskanych w związku z tym materiałów budowlanych i zużytkowania gruzu do produkcji takich materiałów.

Zwracamy uwagę na wymienioną uchwałę z tego względu, iż zawiera ona również i postanowienia dotyczące komunikacji.

Postanowienia § 2 zobowiązują Ministra Gospodarki Komunalnej do planowania, organizacji prac i wykonawstwa w zakresie uporządkowania terenów zagruzowanych w miastach i osiedlach. Takie same uprawnienia przysługują również zgodnie z tymże paragrafem dwóm resortom komunikacyjnym, a mianowicie planowanie, organizacja prac i wykonawstwo w zakresie uporządkowania na terenie portów morskich zlecone zostało Ministrowi Żeglugi, zaś w odniesieniu do obiektów kolejowych — Ministrowi Kolei.

Zgodnie z § 11 omawianej uchwały Przewodniczący PKPG zapewni na wniosek Ministra Gospodarki Komunalnej, Ministrów Kolei, Żeglugi oraz Państwowego Gospodarstwa Rolnych potrzebne środki transportowe, sprzęt i urządzenia w ramach rocznych bilansów maszyn i urządzeń.

Należy nadmienić, że realizacja uchwały obejmuje okres od dnia 1.1.1956 r. do dnia 31.12.1960 r. tj. lata planu 5-letniego.

K. K.

POSTĘPOWANIE PRZY REWIZJI NORM PRACY

W uchwale Prezydium Rządu z dn. 26 maja 1951 r. w sprawie postępowania przy przeprowadzaniu rewizji norm pracy, omówionej w numerze listopadowym z 1951 r. mies. „Transport” wprowadzone zostały następujące zmiany:

1. Rewizję norm pracy powszechnie obowiązujących (jednostkowych) przeprowadza się na podstawie uchwały Prezydium Rządu po porozumieniu z CRZZ.

2. Rewizję norm pracy obowiązujących w poszczególnych branżach produkcji i usług podlegających jednemu resortowi (norm branżowych) oraz rewizję norm zakładowych na prace powtarzające się przeprowadza się na podstawie zarządzenia właściwego ministra (kierownika urzę-

du centralnego), przy czym zarządzenie to powinno być wydanę w porozumieniu z zarządem głównym właściwego związku zawodowego.

3. Wnioski o rewizję norm pracy powszechnie obowiązujących (jednolitych) wymagają opinii Państwowej Komisji Plac, natomiast wydanie zarządzenia o rewizji norm branżowych — wymaga uzgodnienia z Prezesem Państwowej Komisji Plac.

Powyższe zmiany zostały wprowadzone na mocy uchwały nr 610 Prezydium Rządu z dnia 6 sierpnia 1955 roku (Monitor Polski nr 73, poz. 907).

A. L.

NORMY ZAOPATRZENIA W ODZIEŻ I SPRZĘT OCHRONY OSOBISTEJ

Na mocy uchwały Prezydium Rządu nr 612 z dn. 6 sierpnia br., opublikowanej w Monitorze Polskim nr 73, zostały wprowadzone zmiany do uchwały nr 317 Prezydium Rządu w sprawie ustalenia zasad przydziału odzieży specjalnej i sprzętu ochrony osobistej. (Uchwałę nr 317 Prezydium Rządu z dn. 18 maja 1954 r. omówiliśmy w numerze sierpniowym z 1954 r. mies. „Transport“).

Zmiany te polegają na tym, iż normy zaopatrzenia w odzież specjalną i w sprzęt ochrony osobistej, przysługujące pracownikom ze względu na warunki pracy, zatwierdza po porozumieniu z CRZZ:

1. Prezes Rady Ministrów — o ile chodzi o normy zaopatrzenia kategorii pracowników, którzy są zatrudnieni w różnych gałęziach gospodarki narodowej (normy jednolite);

2. Resortowy wiceprezes Rady Ministrów — o ile chodzi o normy zaopatrzenia pracowników zatrudnionych w zakładach pracy jednego resortu (normy resortowe).

Tryb postępowania przy ustalaniu resortowych norm zaopatrzenia pracowników w odzież specjalną i sprzęt ochrony osobistej oraz okresów ich zużycia — jest następujący: — projekty resortowych norm zaopatrzenia w odzież specjalną i sprzęt ochrony osobistej powinny być opracowane w porozumieniu z właściwym zarządem głównym związku zawodowego;

— do projektów powinny być dołączone opinie: CRZZ, PKPG i Ministerstwa Finansów.

Opinie te powinny być wydane nie później niż w ciągu miesiąca od dnia złożenia wniosku ministra (kierownika urzędu centralnego).

Gdyby zaistniała rozbieżność opinii wymienionych jednostek i w rezultacie nieuzgodnienie stanowisk — wiceprezes Rady Ministrów przedkłada sprawę Prezydium Rządu.

Oprócz tego uchwała określa, że projekty jednolitych norm zaopatrzenia w odzież specjalną i sprzęt ochrony osobistej oraz okresów ich zużycia opracowuje PKPG w porozumieniu z CRZZ i Ministerstwem Finansów — i przedkłada Prezesowi Rady Ministrów do zatwierdzenia. W przypadku niemożności uzgodnienia stanowisk — Prezes Rady Ministrów może przedłożyć sprawę do decyzji Prezydium Rządu.

A. L.

Taryfy i zarządzenia

A. W komunikacji kolejowej:

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr 21 z 1955 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei z dnia 21.IX. 1955 r., które w Jednolitej taryfie tranzytowej do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (ETT) zastępuje w rozdziale IX tablice odległości tranzytowych kolei Niemieckiej Republiki Demokratycznej nowymi tablicami, stanowiącymi załącznik do tego zarządzenia i ogłoszonymi w tym samym numerze Dz. T. i Z. K. Zarządzenie weszło w życie z dniem 1.XI.1955 r.

C. W komunikacji wodnej:

W Dz. T. i Z. K. Nr 21 z 1955 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Żeglugi z dnia 12.IX.1955 r., które na okres wzmożonych przewozów jesiennych od 15 września do 15 grudnia 1955 r. podwyższa o 100% opłaty za przetrzymanie statku towarowego (przestojowe) z § 14 ust. 3 Taryfy towarowej żeglugi śródlądowej.

O. K.

NOTATKI

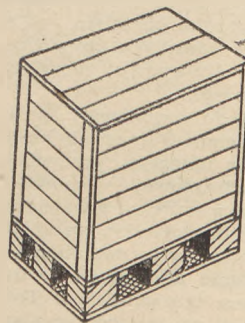
PALETYZACJA ŁADUNKÓW W SZTUKACH

Paletyzacja (lub paletowanie) ładunków, o której często i dość obszernie wspomina się od kilku lat w fachowej prasie zagranicznej, jest u nas pojęciem jeszcze mało znanym (patrz artykuł pt. „Mechanizacja przeładunku drobnicy morskiej”. K. Plutyński (Warszawa), Transport nr 7 z 1954 r.). Słowo „paletyzacja” oznacza zastosowanie (przeważnie drewnianych) — podstawek zwanych paletami dla usprawnienia chwytania ładunków widłami, w które uzbrojone są wszystkie dźwigi widłowe (awtopogruzziki, fork-lift, Hubstapler).

O konstrukcji i zastosowaniu palet wspominają autorzy radzieccy, jak np. Diegtierow w swej książce pt. „Mechanizacja pogrużki — razgruzki tarno-upakowocznych gruzow na awtotransportie” Moskwa — Leningrad 1949, podobnie jak Kaniowski i Rochlenko w pracach na temat mechanizacji prac ładunkowych w transporcie samochodowym. W broszurze pt. „Zasady Eksploatacji w Transporcie Samochodowym” T. Sokołowski. (W-wa 1954. Wyd. Kom.) znaleźć można opis konstrukcji i ilustrowany opis zastosowania palet.

Bardzo szerokie zastosowanie dźwigu widłowego jest konsekwencją jego zdolności przystosowywania się do różnych potrzeb transportu dzięki dużej zwrotności i różnorodności poszczególnych jednostek, pod względem udźwigu, zasięgu wymiarów i rodzaju napędu. Właściwości, którymi odznacza się dźwig widłowy pokrywają się z właściwościami samochodu, co przyczynić się musiało do wszechstronnej współpracy tych dwóch środków technicznych transportu, kwalifikując dźwig widłowy (rys. 1)

jako sprzęt typowy w mechanizacji transportu samochodowego.

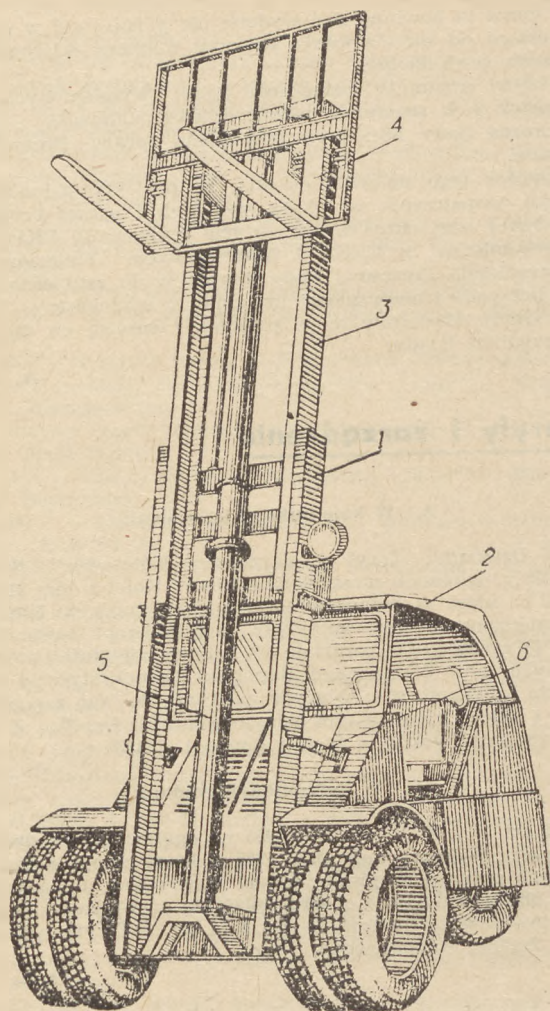


Skrzynia ustawiona na palecie.

wane spoczywają więc na paletach tak podczas transportu, łącznie ze związanymi z nim czynnościami ładunkowymi, jak i podczas składowania. Takie powiązanie ładunków w sztukach z paletami spowodowało konieczność normalizacji palet oraz wywołało zagadnienie zwrotnych przesyłek palet, o ile nie mogą być one użyte na miejscu wyładunku.

Podczas tegorocznych Wiosennych Targów Wiedeńskich urządzony był pokaz pt. „Transport i Opakowanie”

Uchwycenie ładunku sztukowego — w opakowaniu lub bez — widłami wymaga ustawienia go na palecie (rys. 2). Paleta składa się z dwóch połączonych ze sobą równoległych płaszczyzn, pomiędzy które wsuwają się końce widel. Przy ustawianiu ładunku, znajdującego się na widłach dźwigu i stojącego na palecie, ramię dźwigu pochyła się ku przodowi, tak, aby paleta wraz ze spoczywającym na niej ładunkiem zsunęła się z widel, czemu sprzyja równoczesny ruch wsteczny całego dźwigu. Ładunki paletyzowane



Dźwig widłowy. 5 — cylinder hydrauliczny, 4 — widły przesuwające się wzdłuż osi cylindra.

KRONIKA

Z DZIAŁALNOŚCI POLSKIEGO TOWARZYSTWA EKONOMICZNEGO

(HM) Sekcja Ekonomiki Transportu Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego rozpoczęła swe prace w roku 1955/56 w ramach działalności — tak jak w roku ubiegłym — 4 zespołów branżowych, a mianowicie: transportu kolejowego, transportu drogowego i spedycji, transportu morskiego oraz transportu wodnego śródlądowego.

W roku 1955/56 prace zespołów będą obejmowały szerszy zakres zagadnień. Poza kontynuowaniem prac obejmujących zagadnienia omawiane w roku ubiegłym, przewidziane jest — w ramach działalności odczytowej — omówienie szeregu spraw, związanych z bieżącą polityką gospodarczą w transporcie. Nową formą działalności odczytowej jest podjęcie prac, które w swym wyniku dadzą dokumentację stanowiącą wszechstronne oświecenie wybranych do dyskusji zagadnień. Przykładowo rzecz biorąc, Zespół Transportu Drogowego i Spedycji podjął się opracowania szeregu odczytów, z których każdy będzie stanowił rozdział pracy na temat „Centralizacja przewozu ładunków w transporcie samochodowym”.

Obecność na posiedzeniu Zespołu przedstawiciela Wydawnictw Komunikacyjnych, który zgłosił do przedyskutowania na jednym z najbliższych posiedzeń Sekcji perspektywny plan wydawnictw ekonomicznych z zakresu transportu drogowego — pozwala przypuszczać, że Wydawnictwa Komunikacyjne podejmą inicjatywę PTE w zakresie wydawania prac zespołów — czy to w formie bieżących zeszytów ekonomicznych, czy też w formie wydawnictw książkowych. Tego rodzaju współpraca może za-

„Transport — Verpackung“). Podczas trwania tego pokazu wygłoszono szereg referatów m. in. na temat paletyzacji. Były więc wygłoszone referaty o normalizacji palet w gospodarce szwajcarskiej i o znaczeniu paletyzacji w transporcie dalekobieżnym, oraz o paletach jako o nowoczesnej powierzchni składowej w przewozach ładunków. („Die Standardpalettisierung in der schweizerischen Wirtschaft und ihr Zusammenhang mit dem Ferntransport“ von P. Leuenberger, Bern i „Die Palette als Moderner Laderaum im Stückgut und Ladungsverkehr“ von Dr. W. Unverzagt, Stuttgart). Referenci wysunęli zagadnienie paletyzacji na pierwsze miejsce obok poruszanego również obszernie, w czasie wspomnianego pokazu, zagadnienia konteneryzacji.

W swym referacie („Der Verkehr“ Internationale Fachzeitung für Verkehrswirtschaft, Wiedeń 16. IV. 1955). P. Leuenberger podaje, że w ciągu ostatnich kilku lat wprowadzono paletyzację na całej sieci kolei szwajcarskich, co spowodowało pełną mechanizację prac ładunkowych przy zastosowaniu dźwigów widłowych różnej wielkości, oraz przyczyniło się do osiągnięcia najlepszego wykorzystania powierzchni składowych dzięki udoskonaleniu układania (sztaplowania) ładunków. Oprócz licznych prywatnych przewoźników, którzy posiadają własne palety i dźwigi widłowe, koleje szwajcarskie są w posiadaniu 70.000 palet i ponad 1500 dźwigów widłowych. W Szwajcarii przeprowadzono normalizację palet w wymiarach 80 x 120 cm i 100 x 120 cm, oraz 60 x 80 cm, zachęcając nadawców posiadających własne palety do normalizacji przez bezpłatny zwrotny przewóz znormalizowanych palet.

Mówiąc o efekcie paletyzacji referent podał parę przykładów, z których jeden tu przytaczamy: np. Czas trwania przeładunku 15 ton dachówki przy zastosowaniu paletyzacji i dźwigu widłowego skrócono z 15 godzin ręcznej pracy na 0,8 godz. tzn., że czas zmechanizowanych czynności ładunkowych wynosi tylko 6 proc. czasu czynności wykonywanych ręcznie.

Drugi referent dochodzi do wniosku, że według ostatnich przeprowadzanych badań, 70 proc. ładunków w sztukach nadaje się do paletyzacji, przy czym w Zach. Niemczech przewozi się dotychczas około 12 proc. ładunków na paletach. Z treści referatów można również wnioskować o ogromnym rozwoju paletyzacji w Stanach Zjednoczonych AP.

T. S.

pewnie z jednej strony utrwalenie dokumentacji prac zespołów, a z drugiej — pozwoli rozpocząć publikację prac ekonomicznych o charakterze koncepcyjnym. Popularyzacja wśród transportowców tego rodzaju prac przyczyni się niewątpliwie do rozwoju myśli ekonomicznej na odcinku ekonomiki i organizacji transportu.

ZAGADNIENIE BOCZNIC KOLEJOWYCH W PRACACH ITS I INBK

(WW) W chwili obecnej w pracowniach zakładów Ekonomiki ITS i INBK znajduje się na ukończeniu kolejny temat z dziedziny koordynacji transportu kolejowego i samochodowego w Polsce.

Temat ten to „Zagadnienia ekonomiczne dowozu bocznymi i zastępczym transportem samochodowym”. Celem pracy jest analiza ekonomiczna dostawy i odbioru ładunków ze stacji, wykonywanej za pomocą bocznic lub transportu samochodowego. Praca powinna umożliwić zarówno kolei jak i użytkownikowi każdej konkretnej bocznic ustalenie opłacalności utrzymywania lub budowania bocznic, względnie korzystania z transportu samochodowego. W tym celu Instytuty wykonały następujące prace:

1) Opracowano metodę umożliwiającą obliczenie wysokości kosztów własnych ponoszonych przez gospodarke narodową w przypadku utrzymywania bocznic lub stesowania transportu samochodowego.

2) W oparciu o szczegółowe badania bocznic i jednej DOKP, obliczono przykładowo równoważne koszty dowozu transportem kolejowym i samochodowym.

3) Dokonano porównania wysokości obowiązujących kolejowych opłat taryfowych z kosztem własnym dowozu bocznicą.

4) Ustalono niektóre pozakosztowe efekty ekonomiczne, wynikające z zastosowania jednego lub drugiego rodzaju transportu.

Zakresem badań nie objęto bocznic, na których dokonywany był przeładunek pojedynczych sztuk ciężkich, wymagający instalacji specjalnych urządzeń przeładunkowych, ramp czołowych na torach użytku publicznego, bocznic obsługiwanych wagonami cysternami, chłodniami oraz tych ładunków, których przeładunek związany byłby z ubytkiem masy lub inną szkodą dla substancji przeładowywanej. Jednym z najtrudniejszych zagadnień tematu był problem właściwego obliczenia całkowitych i jednostkowych kosztów własnych, ponoszonych przez gospodarke narodową wskutek istnienia dowozu za pomocą bocznic lub transportu samochodowego. Analiza porównawcza kosztów własnych obu środków transportu wykazała opłacalność utrzymywania i budowania bocznic tylko o dużym natężeniu przewozów, przy czym zakres opłacalności stosowania dowozu bocznicą jest uzależniony od takich elementów, jak: długość budowlana bocznic, długość kolejowej drogi dowozu, długość kolowej drogi dowozu, rodzaju użytego pojazdu samochodowego, liczbą przeładunków, dodatkowym dowozem lub odwozem do składowiska. Ale zagadnienie wysokości kosztów własnych transportu nie jest jedynym kryterium oceny użyteczności stosowania jednego lub drugiego rodzaju transportu. I tak, przy obsłudze bocznic szlakowych mamy do czynienia z takimi zjawiskami, jak: zmniejszenie przebiegowości linii kolejowych i przepustowości stacji. Przy obsłudze bocznic szlakowych następuje zmniejszenie szybkości handlowej pociągu zbiorowego. Przy obsłudze bocznic stacyjnych występują wielokrotnie zakłócenia rozrządu wagonów lub utrudnienie przejścia wagonów przez stacje. Przy analizie celowości utrzymywania bocznic należy również rozpatrzyć, czy istniejący układ torów stacyjnych ogólnego użytku wchłonie wagony, które do tej pory podstawiane były na bocznicę. Widzimy więc, że zagadnienie utrzymania, likwidacji czy budowy bocznic jest zagadnieniem ekonomicznie złożonym. Przy pomocy opracowanej metody udało się przykładowo ustalić, że w badanej DOKP blisko 25% bocznic nadawało się do likwidacji, a praca ich winna być przejęta przez transport samochodowy. Likwidacja tych bocznic i zastosowanie transportu samochodowego przyniosłoby tylko za 1 miesiąc oszczędności od 230—240 tys. złotych; czas postoju wagonów w składzie pociągów zbiorowych uległby skróceniu o ponad 10.000 wagono-godzin; czas postoju pociągów zbiorowych na stacjach i na szlaku uległby skróceniu o ponad 14 pociągo-godzin na dobie.

Ciekawe są wyniki obliczeń INBK stwierdzające istnienie ogromnej rozpiętości między pobieranymi kolejowymi opłatami taryfowymi, a kosztami własnymi obsługi bocznic kolej, na niekorzyść tych ostatnich. Z tego tytułu można szacować niedobór PKP na około 50 milionów zł rocznie. Natomiast z tytułu obsługi bocznic mało obciążonych szacuje się niedobór PKP na około 30 milionów złotych rocznie. Omówiona fragmentarycznie powyżej praca powinna stać się dużą pomocą dla administracji kolei i użytkowników w uporządkowaniu gospodarki bocznicami, zgodnie z zasadą jak najbardziej racjonalnego rozdziału nakładów pracy żywej i martwej, stanowiąc jednocześnie krok naprzód w dziele koordynacji pracy transportu kolejowego i samochodowego w Polsce.

DALSZE POWAŻNE NIEDOCIĄGIENIA W AKCJI PRZEWOZU JESIENNYCH ZIEMIOPŁODÓW

(St.) Niedociągnięcia, występujące w dalszym ciągu w przewozie jesiennych ziemiopłodów, zostały obszernie omówione w szeregu notatek prasowych ogłoszonych w Nr Nr 10 i 11 miesięcznika „Transport” oraz w Nr 10 „Motoryzacji” („Poważne niedociągnięcia w akcji przewozu zbóż”, „Wzmocnić wysiłki dla lepszego wykorzystania taboru użytego do przewozu jesiennych ziemiopłodów”, „Poprawić dotychczasowe niedociągnięcia w akcji przewozu ziemiopłodów”). Również w prasie codziennej stale na ten temat ukazują się wzmianki, sygnalizujące poważne niedociągnięcia ze strony poszczególnych jednostek gospodar-

czych, zainteresowanych akcją przewozów. Niedociągnięcia te powtarzają się z miesiąca na miesiąc i 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,
- d) niepodstawianiem przez kolej w terminie dostatecznej ilości wagonów,
- e) niewykorzystaniem taboru ze względu na brak np. paliwa, ogumienia, części zamiennych itp.

W toku kontroli terenowych przeprowadzonych np. przez Wydz. Kom. Drog. oraz członków łódzkiego zesp. woj. stwierdzono szereg niedociągnięć w przygotowaniu i pracy placówek pionu WZGS. W pracy tamtejszych PZGS stwierdzono brak rozeznania bieżących remanentów i przygotowania zbóż do naładunku na poszczególnych punktach skupu. Np. PZGS Łęczyca w dniu 17. 8. br. skierował 14 tonowy zespół do punktu skupu Poddebice, który powrócił pusto ponieważ zboże nie było zaworkowane ze względu na brak robotników do tej pracy. Podobne wypadki miały miejsce na terenie powiatu piotrkowskiego i sieradzkiego.

Niezależnie od tego tamt. PZGS nie zostały zaopatrzone w dostateczną ilość ogumienia. W rezultacie stwierdzono, że z tego powodu wiele pojazdów własnych zostało unieruchomionych, jak np. w PZGS Piotrków Tryb. — 3 przyczepy i jeden samochód, w Sieradzu — jeden samochód, w Radomsku — 2 przyczepy i samochód, Łęczyca 3 przyczepy i jeden samochód, Łask — jeden samochód.

PZGS Łowicz nie затroszczył się, aby właściwie wykorzystać zatrudniony tabor PKS — bowiem na skutek pijaństwa wśród robotników zatrudnionych przy załadunku, samochody nie mogły wykonywać swych dziennych planowanych kursów. 12 października br. 6 samochodów wożących ziemniaki z GS Wielgomłyn (powiat Radomsko) na bocznicę kolejową stało kilka godzin beczynnie, na skutek mylnych dyspozycji (odwołania podstawionych wagonów przez tamt. PZGS).

To są tylko przykładowe dane z terenu jednego województwa, których wiele w dalszym ciągu można by również przytoczyć z terenu innych województw. Fakty te świadczą, że zainteresowane akcją skupu jednostki gospodarcze biernie przyglądają się niedociągnięciom i niewiele robią, aby usprawnić przewozy. Te dalsze powtarzające się błędy i niedociągnięcia spowodowały, że do 31 października 1955 r. (przy niepełnych przewozach w m-cu sierpniu) tabor PKS przetrzymano pod za i wyładunkiem 35.353 godzin, co równa się utracie około 80.000 ton produkcji i dodatkowym kosztem przeszło 1.500.000 zł.

Najgorsze wyniki pracy za ten okres (tj. w m-cu października) wykazały terenowe jednostki gospodarcze woj. lubelskiego — 3.457 godz. przestoju, kieleckiego — 2.633 godz., łódzkiego — 2.211 godz., krakowskiego — 1.751 godz., stalinogrodzkiego — 1.536 godz., białostockiego — 1.462 godz. i warszawskiego — 1.430 godz.

Mówi to samo za siebie i dlatego też wszystkie jednostki przeprowadzające skup powinny wyciągać wnioski ze swych dotychczasowych niedociągnięć i przystąpić do zasadniczego ich bieżącego likwidowania i całkowitego wyeliminowania na przyszłość. Natomiast zespoły koordynujące przewozy woj. i pow. rad narodowych powinny przystąpić już do opracowania wniosków, celem zaradzenia temu stanowi rzeczy na przyszłość, tj. w okresie wzmożonych przewozów jesiennych ziemiopłodów w roku 1956.

PRZEBIEG PRZEWOZÓW ZIEMIOPŁODÓW

Dnia 12 listopada rb. została zorganizowana przez Państwową Komisję Planowania Gospodarczego narada z udziałem przewodniczących zespołów wojewódzkich do spraw przewozów ziemiopłodów, przedstawicieli ministerstw przeprowadzających akcję oraz przedstawicieli ministerstw nadzorujących środki transportowe. Tematem narady było podsumowanie dotychczasowego przebiegu akcji przewozów ziemiopłodów ze szczególnym uwzględnieniem występujących niedociągnięć i braków, których likwidacja pozwoli na sprawne dokończenie akcji.

Jak wynika z narady, tegoroczna akcja przebiega lepiej, niż w latach ubiegłych, jednakże nie ustrzeżono się od błędów występujących w latach poprzednich.

Stwierdzono, że w wielu wypadkach strona organizacyjna akcji pozostawia wiele do życzenia. Zespoły powiatowe słabo wspomagane przez zespoły wojewódzkie pracują mało aktywnie i operatywnie; praca samych zespołów wojewódzkich jest jeszcze gdzieś niedostateczna.

Jednostki gospodarcze organizujące akcję nie zapewniły w wielu punktach skupu dostatecznej ilości wag, worków do zboża, dobrego oświetlenia itd.

Mimo opóźnień w dostawach zbóż, PZZ nie zdołały opracować i opanować w pełni właściwego systemu dysponowania wysyłkami zbóż w związku z czym wystąpiły chwilowe zaburzenia i nadmierne remanenty. Niezsynchronizowane ze sobą dyspozycje stały się powodem zablokowania wielu magazynów i elewatorów PZZ nadmiernymi dostawami zboża wielokrotnie przekraczającymi ich zdolność wyładunkową. Nie bez winy była tu i kolej, która nadmiernie kumulowała wagony z ziemiopłodami.

Trudności rozładunkowe magazynów zbożowych i elewatorów potęgował fakt występowania tzw. „przesyłek dzikich”, tzn. takich, które nadawali nadawcy bez wiedzy PZZ, poza dyspozycjami wysyłkowymi. Kolej w wielu przypadkach przyjmowała przesyłki ze zbożem bez pieczęci PZZ, wbrew zarządzeniu i przyjętym zobowiązaniom.

Przy przewozach ziemniaków i buraków strona organizacyjna jest lepiej postawiona, dzięki czemu, jak dotąd, nie wystąpiły poważniejsze zaburzenia. Tym niemniej w niektórych województwach zbiegnięcie się przewozów ziemniaków, wobec opóźnienia zbiorów z przewozami buraków, może stworzyć jeszcze wiele trudności.

Niezabezpieczenie przez resorty organizujące akcję, jak i przez wydziały zatrudnienia przydzielonych rad narodowych, dostatecznej ilości robotników ładunkowych powodowało i powoduje niewykorzystanie przydzielonych środków transportowych. Należy tu wymienić: przetrzymywanie taboru pod czynnościami ładunkowymi, niewykorzystanie ładowności taboru, puste przebiegi taboru samochodowego itd. Rekordy w przetrzymywaniu wagonów ze zbożem były elewatory i magazyny PZZ, największego zaś marnotrawstwa taboru samochodowego dopuszczają się i dopuszczają w dalszym ciągu jednostki podległe Ministerstwu Państwowych Gospodarstw Rolnych i Centrali Rolniczej Spółdzielni „Samopomoc Chłopska”.

Również i przedsiębiorstwa transportowe nie wywiązywały się w pełni ze swych obowiązków. Kolej nie pokrywała pełnej żądanej ilości wagonów dla załadunku ziemiopłodów. Zdarzało się, że kolej nie podstawiała wagonów nawet dla przeładunku z kolei wąskotorowych.

Transport samochodowy — PKS także nie zawsze wywiązywał się i wywiązuje w pełni ze swych obowiązków. Zdarzają się przypadki niepodstawienia taboru w ogóle — mimo przyjętych zobowiązań lub podstawiania z wielkim opóźnieniem. Stacje terenowe PKS nie są bieżąco zaopatrywane w dostateczną ilość paliwa, co powoduje przestoje taboru i opóźnia przewozy ziemiopłodów. Przypadków takich jest niewiele, jednakże występują. Na ogół jednak należy stwierdzić poprawianie się z roku na rok stylu pracy PKS i jakości świadczonych przez nią usług.

Wobec braku dyspozycji wysyłkowych transportem wodnym, udział Żegluga Śródlądowej w przewozach ziemiopłodów jest niewielki.

Zupełnie zła sytuacja zaistniała na odcinku operatywnego planowania przewozu ładunków. Wydane w tym zakresie akty prawne nie są w większości przypadków respektowane. Plany operatywne — jeśli są składane, daleko odbiegają od rzeczywistych potrzeb. W kierunku opracowywania planów „na wyczucie” przodują jednostki podległe CRS „Samopomoc Chłopska”, które plany te opracowują bez powiązania ze stanem remanentów w punktach skupu i dyspozycjami wysyłkowymi.

Natomiast w ogóle planów nie składają jednostki podległe Ministerstwu Państwowych Gospodarstw Rolnych, mimo zobowiązania ich do tego Uchwałą Prezydium Rządu Nr 568/55.

Jednostki uczestniczące w akcji przewozów ziemiopłodów nie składają w ogóle planów tygodniowych na transport drogowy. Fakt ten powoduje, że środki transportowe Państwowej Komunikacji Samochodowej pracują bez dokładnego rozeznania potrzeb przewozowych. Stan taki uniemożliwia zorganizowanie w PKS pracy na czas dłuższy.

Z powodu nierozsądnych dyspozycji wysyłkowych wystąpiła w dotychczasowych przewozach znaczna ilość przewozów nieracjonalnych, w pierwszym rzędzie przewozów

krzyżujących się i przeciwbieżnych. Przewozy te występowały przy przewozach zbóż oraz występują przy przewozach ziemiopłodów i buraków.

Po naradzie poszczególni przedstawiciele zespołów wojewódzkich omówili przygotowanie akcji od strony organizacyjnej, przebieg akcji, pracę zespołów powiatowych, współpracę z jednostkami przeprowadzającymi akcję skupu, akcję przewozów (z przedsiębiorstwami transportowymi), wykorzystanie środków transportowych, pomoc ze strony rad narodowych itd.

W dyskusji wzięli także udział obecni na naradzie przedstawiciele ministerstw organizujących akcję oraz ministerstw transportowych, którzy omówili dotychczasową pracę aparatu skupu i transportu.

Przedstawiciele ministerstw transportowych zwrócili szczególną uwagę na wzmocnienie dyscypliny przewozowej, t. zn. urealnienie składanych planów operatywnych, wykorzystanie środków transportowych itd.

W podsumowaniu narady V-dyrektor Departamentu Komunikacji i Łączności PKPG tow. R. Góralczyk stwierdził, że dla usprawnienia dalszego przebiegu akcji konieczna staje się realizacja następujących wniosków:

1) uaktywnić i uoperatywnić działalność zespołów szczególnie powiatowych oraz utrzymywać ściślejszą współpracę z jednostkami przeprowadzającymi skup ziemiopłodów (Gminne Spółdzielnie, cukrownie itd.), oraz z jednostkami dokonującymi transportu ziemiopłodów (kolej normalnotorowa i wąskotorowa, Państwowa Komunikacja Samochodowa, Żegluga Śródlądowa). Należy zwrócić szczególną uwagę na zabezpieczenie w miarę posiadanych możliwości masy dla Żegluga Śródlądowej;

2) wzmocnić wysiłki w kierunku usunięcia występujących niedociągnięć i braków w organizacji przewozów ziemiopłodów, jak brak urządzeń ładunkowych, ekip ładunkowych itp.;

3) podnieść dyscyplinę przewozową. Nie dopuścić do marnotrawstwa środków transportowych. Z drugiej strony należy podnieść wydajność pracy środków transportowych przez wykorzystanie pełnej ładowności przydzielonego taboru, dokonywanie czynności ładunkowych w czasie krótszym niż przewidują normy, wykorzystanie taboru w drodze powrotnej itd.;

4) zmusić jednostki zobowiązane do operatywnego planowania przewozu ładunków do przestrzegania wydanych w tym zakresie przepisów.

PRAWIDŁOWA GOSPODARKA OPONAMI WAGONOWYMI OBOWIĄZUJE RÓWNIEŻ STACJE KOLEJOWE

Kolejowe opony wagonowe, służące do przykrywania ładunków łatwopalnych w czasie transportu kolejowego, należą, szczególnie w okresie przewozów jesiennych, do niezwykle ważnych przyborów ładunkowych, które niejednokrotnie decydują o wykonaniu planów przewozowych zainteresowanych resortów i kolei. Dlatego gospodarka oponami na kolei została tak ustawiona, aby można było je wykorzystać w każdej chwili, tracąc możliwie najmniej czasu na przewóz opony bez ładunku.

W związku z tym do obowiązków stacji należy zgłaszanie do dyspozycji wszystkich opon, zwróconych przez klientów, po zdjęciu ich z ładunku na stacji przeznaczenia, bez zwracania ich do stacji macierzystej opony.

Inaczej jednak postępują stacje DOKP Gdańsk, które częstokroć zdjęte z ładunku na stacji przeznaczenia i zwrócone kolei opony wagonowe przesyłają automatycznie do ich stacji macierzystych, postępując wbrew przepisom, a przede wszystkim uniemożliwiając użycie ich do przykrycia ładunku.

Np. stacja Elbląg dnia 18.X.55, zwróciła w ten sposób do stacji Tczew oponę nr 9155, stacja Brodnica w podobny sposób przesała oponę nr 9156, stacja Gdańsk — oponę nr 9154.

A inżynier odcinkowy przewozów nie zwraca na to w ogóle uwagi.

SZYBKI OBRÓT WAGONU ZALEŻY RÓWNIEŻ OD PRACY STACJI

Szybki obrót wagonu jest naczelnym zadaniem kolei, umożliwia on bowiem wykonanie zadań, wynikających z narodowego planu gospodarczego. Dobry obrót wagonu uzyskuje się przede wszystkim przez szybki jego prze-

wóz z ładunkiem do stacji przeznaczenia i nie przetrzymywania na stacjach węzłowych.

Nie wszystkie jednak stacje kolejowe pamiętają o tym, utrudniając tym samym wykonanie zadań przewozowych kolei.

Np. stacja Piła zarówno przesyłki wagonowe z własnego nadania, jak i przejściowe przetrzymuje ponad dozwolony planem przejścia czas i to w sposób bardzo poważny. Wagon 0556691 który odszedł w drogę ze stacji Piła dnia 12.X.55, przetrzymany był 66 godzin. Wagon 0563370, który odszedł w drogę 19.X.55, przetrzymany był 114 godzin; wagon 0615638, który odszedł w drogę 30.X.55, był przetrzymany 66 godzin.

Podobnie postępuje stacja Poznań, która na przykład wagon 552450 wysłany dnia 4.X.55, przetrzymała 82 godziny, wagon 328234 wysłany w drogę 23.X.55, przetrzymała również 82 godziny, zaś wagon 124753 wysłany 30.X.55, przetrzymała 57 godzin.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że działa się to w okresie dużego braku wagonów i pomimo posiadania przez stacje dokładnych planów, które wskazują kiedy i jakim pociągiem ładunki powinny być wysyłane w drogę.

W DALSZYM CIĄGU W PRZETRZYMWANIU WAGONÓW „PRZODUJĄ“

W miesiącu październiku br. kolej walczyła z dużymi trudnościami na skutek braku wagonów. Trudności te powodowały, że niejednokrotnie pilne nawet ładunki nie mogły być przewiezione, co ujemnie odbijało się na życiu gospodarczym kraju.

Trudności te były spowodowane między innymi także przez to, że instytucje, korzystające z usług kolei, nie rozładowywały w terminie przybyłych dla nich wagonów, przetrzymując je częstokroć po kilkadziesiąt godzin ponad przewidziany przepisami termin wyładunku.

Do resortów, które przetrzymały najwięcej wagonów w miesiącu październiku, należy zaliczyć: Ministerstwo Budownictwa Miast i Osiedli które przetrzymało tylko ponad 24 godziny — 144 wagony, Ministerstwo Budownictwa Przemysłowego które przetrzymało 250 wagonów, Ministerstwo Energetyki które przetrzymało 741 wagonów, Ministerstwo Hutnictwa które przetrzymało 3241 wagonów, Ministerstwo Przemysłu Chemicznego, które przetrzymało 271 wagonów, Ministerstwo Przemysłu Lekkiego które przetrzymało 1323 wagony, Ministerstwo Przemysłu Materiałów Budowlanych które przetrzymało 194 wagony i Ministerstwo Przemysłu Rolnego i Spożywczego, które przetrzymało 639 wagonów.

Trzeba zaznaczyć, że wymienione wyżej ilości wagonów były przetrzymywane powyżej 24 godziny ponad przewidziane do rozładunku terminy zaś liczba wagonów przetrzymanych przez te resorty do 24 godzin jest znacznie większa.

Wysilki kolei zmierzające w kierunku zupełnej eliminacji przetrzymań wagonów przez usługobiorców jak dotychczas nie odnoszą zamierzonego skutku. Zakłady produkcyjne nadal przetrzymują wagony częstokroć w znacznych ilościach.

Do Zakładów, które w miesiącu październiku przetrzymały największe ilości wagonów na terenie DOKP Lublin należą:

Huta Nowolki, która przetrzymała na stacji Ostrowiec Świętokrzyski 1757 wagonów na 21064 wagonogodzin, Huta Bolesław, która na stacji Bukowno przetrzymała 546 wagonów na 28976 wagonogodzin, Elektrownia Miejska w Lublinie, która przetrzymała 112 wagonów na 91 wagonogodzin i ZBM Lublin, które przetrzymało 160 wagonów na 260 wagonogodzin.

Do Zakładów, które w miesiącu październiku przetrzymały największe ilości wagonów na terenie DOKP Warszawa należą:

Przedsiębiorstwo Zaopatrzenia Budownictwa Miejskiego, Polna 9, które przetrzymało 252 wagony na 1807 wagonogodzin, Zjednoczenie Budownictwa Wojskowego, które przetrzymało 207 wagonów na 5759 wagonogodzin i Warszawskie Przedsiębiorstwo Skupu Surowców Włókienniczych i Skórzanych Baza w Żyrardowie, które przetrzymało 577 wagonów na 14007 wagonogodzin.

Wskazanych wyżej 6 zakładów produkcyjnych przetrzymało na terenie dwóch tylko DOKP 3557 wagonów na 75585 wagonogodzin. Uniemożliwiło to kolei jednorazowe podstawienie pod ładunek około 630 wagonów i przewiezenie około 12600 ton masy towarowej.

Można sobie wyobrazić jakie straty ponosi gospodarka narodowa z powodu nieuzasadnionych przetrzymań wagonów, gdyby się podsumowało te ilości w skali całej sieć PKP.

ZOBOWIĄZANIA NA CZĘŚĆ 10-LECIA PKS

(E. K.) W listopadzie br. upływa 10 lat od wstania Państwowej Komunikacji Samochodowej. Rocznicę tę PKS będzie obchodziła bardzo uroczystie, czcąc i szeregami zobowiązań podejmowanych przez pracowników wszystkich Ekspozytur PKS.

W związku z tym, że 10-lecie PKS zbliża się z Apellem CRZZ oraz z XXXVIII Rocznicą Rewolucji Październikowej zobowiązania te, tak ze względu na ich ilość, jak i ze względu na ich jakość, mają bardzo poważny wpływ na wykonanie planu w IV kw.

Apel do podejmowania zobowiązań z okazji 10-lecia PKS, rzuciła Ekspoz. PKS Stalinogród. Zasadnicze zobowiązania tej Ekspozytury brzmią: przekroczyć zadania Narodowego Planu Gospodarczego o 5,8%, obniżyć koszty dając roczną oszczędność w wysokości 1 mil. zł, wykonać dodatkową akumulację w wysokości przeszło 2 mil. zł, wykonać plan gotowości technicznej taboru w wysokości 103%, opracować dodatkowo 11 pomysłów racjonalizatorskich, poprawić warunki pracy, bhp, itp. Ekspozytura Stalinogród jest jedną z 12-tu Ekspozytur PKS, które zawarły w roku bieżącym Zakładową Umowę Zbiorową — dlatego też podjęte zobowiązania ujęte w protokół dodatkowym do Umowy powiększyły dotychczasowe zobowiązania Ekspozytury.

Dwaj kierownicy z tej Ekspozytury ob. Karol Zydroń i ob. Józef Szklarski rzucili wezwanie do wszystkich kierowników PKS, aby za ich przykładem podejmowali z okazji 10-lecia PKS zobowiązania przekraczania przebiegów międzyprawczych, oszczędności paliwa i ogumienia, utrzymywania pojazdów w gotowości technicznej przez 78 dni lub 80 dni w kwartale, realizowania hasła jazdy bezawaryjnej itp.

Rzucone przez Stalinogród wezwania znalazły duży odzew w wszystkich prawie jednostkach PKS. Wiele cennych zobowiązań podjęły Ekspozytury Szczecin, Mrągowo, Ostrów Wlkp. Leszno i inne. Przeważnie wszystkie zobowiązania załóg pracowniczych zmierzają do przekroczenia zadań planowych, obniżki kosztów i wygospodarowania dodatkowej akumulacji — są to więc zobowiązania, których realizacja przyniesie Państwu milionowe oszczędności. Wiele Ekspozytur podejmuje także zobowiązania z zakresu czynności technicznych, np. skrócenia czasu obsługi generalnych, przeprowadzeniu we własnym zakresie remontów maszyn i urządzeń itp. oraz zobowiązania zmierzające do poprawy warunków pracy, pogłębienia sojuszu robotniczo-chłopskiego, poprawy warunków bhp, oraz wiele zobowiązań z zakresu działalności kulturalnej.

Czcąc swoją rocznicę pekaesowcy nie zapomnieli także o usługobiorcach. Dla podniesienia jakości i kultury usług Ekspozytura PKS Nowy Targ wprowadziła „Miesiąc grzeczności i punktualności“, której celem jest podniesienie jakości usług przez zasięganie informacji u usługobiorców o wszelkich usterkach i niedociągnięciach w pracy kierowców i personelu ruchu. Wypełnione przez usługobiorców ankiety pozwolą sprawniej niż dotychczas usuwać zasadnicze niedociągnięcia. Ta forma walki o podniesienie jakości usług została rozpropagowana między wszystkimi Ekspozyturami PKS i należy się spodziewać, że wiele Ekspozytur skorzysta z tej słusznej inicjatywy Ekspozytury w Nowym Targu. W celu podniesienia jakości usług w przewozach pasażerów PKS opracuje zasady realizowania hasła „Pasażer kontrolerem usług PKS“, która będzie polegała na składaniu do specjalnych skrynek rozmieszczonych na dworcach i przystankach autobusowych uwag, życzeń i krytyk pasażerów pod adresem PKS-u.

Wykonanie Planu PKS w IV kwartale natrafiać będzie na duże trudności, które mogą być pogłębione warunkami atmosferycznymi. Napływające jednak setki zobowiązań indywidualnych i zespołowych tak pracowników produkcyjnych, jak i personelu inżynieryjno-technicznego dają gwarancję wykonania i przekroczenia tego planu.

Już dzisiaj realizacja niektórych zobowiązań przyniosła poważne efekty. Dowodem tego jest wykonanie Planu 6-letniego przez szereg Ekspozytur PKS, jak np. Jelenia Góra Towarowa i Osobowa, Osobowa Wrocław, Inowro-

claw, Towar. Wrocław, Towar. Poznań, Bydgoszcz, Zakopane i wiele innych.

Olbrymi ruch współzawodnictwa istniejący obecnie w PKS-ie świadczy o właściwym zrozumieniu apelu CRZZ i przywiązaniu pracowników do swego przedsiębiorstwa, które w dniu 26 listopada obchodziło swój Jubileusz.

NOWE SZOSY I PRZEBUDOWANE NAWIERZCHNIE W OKRESIE DZIESIECIOLECIA

W okresie realizacji planu 6-letniego nastąpiła poważna poprawa w stanie dróg w Polsce Ludowej, w okresie tym wybudowano również wiele mostów. Inwestycje te usprawniły naszą komunikację i w dużym stopniu ułatwiły ludności ulogi rejonów wygodniejsze i sprawniejsze poruszanie się na naszych liniach komunikacyjnych.

Wśród zakończonych ostatnio robót na czoło wysuwa się najbardziej pracochłonna, zbudowana w terenie górskim, nowoczesna szosa prowadząca z Chabówki do Trsteny, miasteczka leżącego na granicy polsko - czechosłowackiej. Niedawno nowoczesną szosą połączone zostały Puławy z Radomiem, a brzegi Odry w Głogowie związane nowym mostem. Również w Mikołajkach na jeziorze Śniardwy dokonano otwarcia nowego mostu. Poza tym oddano do użytku wiele innych dróg.

Ogółem w ciągu 10 lat wybudowano w kraju ponad 5 tys. km. zupełnie nowych dróg o nawierzchni twardej, przebudowano ponad 4 tys. km dróg, które otrzymały nawierzchnie z kostki, betonu, klinkieru, asfaltu i smoly. Odbudowano i wybudowano około 80 tys. m. bież. mostów. Większość z nich to mosty stałe o silnej, nowoczesnej konstrukcji. Liczba stałych mostów na dużych rzekach, takich jak Wisła, Warta, Narew, Bug, San jest obecnie większa niż przed wojną.

ZAKŁADOWA UMOWA ZBIOROWA SPEŁNIA SWOJE ZADANIE

(Zb. S.) Podpisane przez Zakłady umowy zbiorowe zmobilizowały załogi portu gdańskiego do współgospodarzenia zakładem, znalazło to swoje odbicie w realizacji zakładowych umów zbiorowych i osiągniętych wskaźników ekonomicznych.

Realizacja zobowiązań w zakresie wydajności pracy wskazuje na poważne osiągnięcia załogi. Brygady przeładunkowe Wydziału I-go zobowiązały się zwiększyć wydajność pracy przy przeładunku drobnicy do 1,74 t/l rob. godz., a wykonali w I kwartale 1,91. Brygady przeładunkowe Wydziału III-go Drewna przy przeładunku drobnicy w I kwartale osiągnęły swą wydajność 1,94. Na wydziale IV przy przeładunku zboża — wydajność kształtowała się 21,7. Wydział V Przeładunku węgla zobowiązał się zwiększyć swą wydajność do 21,5 t. przeładunku węgla, a wykonał w I kw. br. 23,7. Przy rudzie — do 15,5 t., a osiągnął w kwietniu 24,7, a w maju 28,9 t. Osiągnięte wskaźniki świadczą, że robotnicy Portu Gdańsk zrozumieli, że wzrost, wydajności pracy jest podstawą do polepszenia warunków bytowych. Niemniej należy krytycznie podkreślić, że wskaźniki z zakresu prac manipulacyjnych kształtują się nadal niekorzystnie. Jednakże i na tym odcinku wykonanie zobowiązań w zakresie zmniejszenia przerw w pracy przyniosło znaczną poprawę osiągniętych wskaźników, np. przy zbożu na planowanych 10 rob. godz. na 1.000 t. — zobowiązanie opiewało — 9 godz., osiągnięto w I kw. br. — 3 godz. Węgiel planowano 4,2 — zobowiązanie 4,1 — a osiągnięto 4,05 t. Wyniki te uzyskano dzięki dobrej pracy Rady Zakładowej i grup związkowych, które w dostateczny sposób zapoznały załogę z celami i zasadami ZUZ. Przyniosło to w efekcie przyspieszenia odpraw statków realizowane ze znaczną nadwyżką w stosunku do podjętych zobowiązań.

Dalszym poważnym osiągnięciem jest przekroczenie obniżki kosztów własnych. Na przykład, Wydział Transportowy zobowiązał się zaoszczędzić 20.000 litrów rocznie — zaoszczędzono zaś w I kw. br. 7.126 litrów benzyny. w II kw. 6.348 litrów. Zobowiązanie zaoszczędzenia 8.000 litrów oleju gazowego oraz 1.000 litrów oleju silnikowego wykonano: oleju gazowego w I kw. br. 3.362 litrów, w II kw. br. 3.956 litrów, oleju silnikowego w I kw. br. 981 litrów — w II kw. 375 litrów. Również zobowiązania związkowe zawarte w ZUZ są bieżąco realizowane i przynoszą załogę duże korzyści. Na wczasy skierowano 151 pracowników, z czego 31 wyróżniających się portowców bezpłatnie

oraz 2 matki z dziećmi. 10 pracowników skierowano na wczasy lecznicze 21 dniowe, z czego 2 pracowników bezpłatnie na wczasy sanatoryjne.

Staraniem Rady Zakładowej Portu Gdańsk, rozprzedano 23 aparaty radiowe, 27 rowerów i 4 aparaty fotograficzne. Niemalym osiągnięciem jest przyznanie pracownikom portu 210 izb nowego budownictwa. Rada Zakładowa uzyskala poza tym cały szereg osiągnięć kulturalno - oświatowych.

Jednakże realizacja Zakładowej Umowy Zbiorowej nie we wszystkich punktach przebiega pomyślnie. Na przykład administracja przesunęła wykonanie niektórych zobowiązań z pierwszego na drugie półrocze. Wypowiedzi robotników na zebraniu załogi poświęconym analizie ZUZ za pierwsze półrocze, powinny zmobilizować Radę Zakładową do lepszej kontroli podjętych zobowiązań na wszystkich odcinkach, poważnym niedociągnięciem jest fakt niewykonania szeregu zobowiązań. Na przykład nie wykonano w I półroczu między innymi: 1) przedłużenia trasy dowozu pracowników z Gdańska na „Paget“ i dalej na Wisłoujście, 2) wprowadzenia 2 ruchomych stołów wibracyjnych, 3) wybudowania portierni przy ul. Wiślanej, 4) uruchomienia bufetu na terenie ZRZ, 5) dostarczenia 20 szt. wózków platformowych dla przeładunku drewna, 6) zorganizowania kursu brygadzystów itp.

KONFERENCJA IATA W NOWYM JORKU

(MM) W dniach 17 — 21 października 1955 r. w Waldorf Astoria Hotel w Nowym Jorku odbyła się konferencja międzynarodowych Linii Lotniczych zrzeszonych w IATA (Międzynarodowe Zrzeszenie Towarzystw Transportu Lotniczego).

Dotychczasowa działalność IATA przyniosła duże korzyści dla transportu lotniczego w dziedzinie wymiany handlowej na całym świecie.

W przewozie lotniczym osiągnięto ujednolicenie procedur, taryfy lotnicze oparto na jednolitym systemie światowym, opracowano ogólne warunki przewozu, przystosowane do warunków lokalnych poszczególnych członków IATA. Wprowadzono jeden wzór dokumentów przewozowych ważnych na liniach wszystkich członków. Linie Lotnicze zrzeszone w IATA przewiozły w ciągu roku 42 miliony ludzi i olbrzymie ilości towarów.

Dzięki wspólnym konferencjom eksploatacyjno-technicznym ogólne przepisy handlowe zostały zbliżone i unormowane w poszczególnych państwach będących członkami IATA.

Na odbytej konferencji w Nowym Jorku z ramienia Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej obecni byli: Dyrektor PLL „Lot“ Sergiusz Minorski i inż. Jan Zwierzyński.

Polscy delegaci odbyli szereg konferencji i rozmów z przedstawicielami Stanów Zjednoczonych, Belgii i Holandii, w wyniku czego toczą się obecnie rozmowy z Lotniczym Towarzystwem Holenderskim (KLM) na temat otwarcia regularnej komunikacji pasażerskiej na linii Warszawa — Amsterdam oraz z Towarzystwem belgijskim ((SABENA) o zwiększenie lotów Polska — Belgia.

DRUGI RAZ PROPOZEC ZDOBYŁA ZAŁOGA PORTU LOTNICZEGO W GDAŃSKU

(MM) Pracownicy Portu Lotniczego w Gdańsku za współzawodnictwo zespołowe między załogami portów lotniczych w Polsce uzyskali po raz drugi propozycję przechodni Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Transportu Drogowego i Lotniczego oraz Zarządu Lotnictwa Cywilnego.

Do zdobycia takiego sukcesu przyczynili się: Zawodowca portu lotniczego w Gdańsku Edward Kolendo, Kierownik ruchu Bolesław Wróblewski, radiotelegrafista Jerzy Siejak, radiomechanik Jan Chromkiewicz, konserwator Terlecki oraz kierowca autobusu Jan Kosecki, który pracuje w PLL Lot 25 lat i przejechał na swym autobusie przeszło milion km. Wszystkim pracownikom wręczono dyplomy wyróżnienia i nagrody pieniężne.

Nadmienić należy, że w miesiącu wrześniu z lotniska Gdańsk wyleciało przeszło 3000 pasażerów, w tym gorącym okresie załoga zdała egzamin i wyszła z tego trudnego okresu z honorem, zdobywając I miejsce we współzawodnictwie.

Co czytać?

„PRZELADUNEK WEDŁUG CZARTERU I KONOSAMENTU“

Książka J. T. Hołowińskiego pod w/w tytułem, która niedawno ukazała się na półkach księgarskich, stanowi, jak to stwierdza przedmowa, kontynuację poprzedniej pracy autora, napisanej wspólnie z Hilarym Grossem — „Czartery w polskim handlu morskim“. Tym razem autor zajął się wąskim, ale niezwykle ważnym i wywołującym wiele kontrowersji i sporów, odcinkiem transportu morskiego jaki stanowi przeładunek. Zagadnienie to J. T. Hołowiński rozpatruje w powiązaniu z dwoma zasadniczymi dokumentami stosowanymi w transporcie morskim czarterem i konosamentem i, siłą rzeczy, również w świetle obowiązującego ustawodawstwa handlowo-morskiego oraz ukształtowanych w tym względzie zwyczajów i praktyki portowej.

Po uwagach wprowadzających wstępnych, następuje szkic historyczny obrazujący rozwój przepisów o przeładunku w formacji niewolniczej i feudalnej. Autor sięga do prawa rzymskiego, omawia śródziemnomorski Consolato dal Mare, Guidon de la Mer, zachodnio-europejskie Roles d'Oleron, ordonans Ludwika IV, ustawodawstwa państw północnych, statuty miast niemieckich i panujące w średniowieczu na Bałtyku prawo Visby i prawo hanzeatyckie. Ten stosunkowo szeroki wstęp historyczny był konieczny, gdyż stworzył podstawę do zrozumienia wielu zagadnień poruszonych w następnych częściach pracy. Kwestia czasu przeładunku na przykład potraktowana historycznie znajduje znacznie pełniejsze naświetlenie.

Prawnicy zwracają uwagę na trudność ustalenia związku stosunków gospodarczych z porządkiem prawnym z uwagi na niejednokrotnie skape i niejasne źródła. W części historycznej J. T. Hołowiński trudność tę pokonał, dając jasny i możliwie pełny obraz rozwoju postanowień dotyczących przeładunku z uwzględnieniem stosunków społeczno-gospodarczych, które wykształciły dane przepisy prawne.

Dalsze rozdziały pracy dotyczą czasu przeładunku, kosztów przeładunku oraz odpowiedzialności przewoźnika za załadunek i wyładunek i odpowiedzialności przedsiębiorstwa przeładunkowego.

Czas, koszt i odpowiedzialność — to węzłowe punkty, wokół których powstaje w praktyce najwięcej sporów i nieporozumień. Przypomnijmy sobie chociażby tylko polemikę w sprawie odpowiedzialności armatora za przeładunek sztuk ciężkich, toczoną na naszym terenie, w której strona żeglugowa stała na gruncie znanej klauzuli konosamentowej, przerzucającej na załadowcę i odbiorcę koszty i ryzyko przeładunku sztuk ciężkich, lub stosunkowo niedawną dyskusję w sprawie odpowiedzialności Zarządu Portu za dokonywanie czynności przeładunkowych, w której wyrażono m. in. pogląd, że przedsiębiorstwo przeładunkowe wykonuje jedynie fizyczne funkcje przeładunku i nie

ponosi odpowiedzialności za wynik swojego działania. Dość do tego należy spotykane w praktyce liczne, mniej „węzłowe“ kwestie sporne, w rodzaju kiedy zaczyna się czas za i wyładunku, jakie dni się liczy, jak należy interpretować odnośne klauzule czarterowe i konosamentowe itp. Odpowiedź na te pytania i na cały szereg innych kwestii znajdujemy w „Przeładunku“. Autor posługuje się przy tym językiem jasnym i przystępnym, niekiedy nawet wykład staje się zbyt może popularny i zbyt elementarny. Nie można o to robić jednak zarzutu autorowi, gdyż ten sposób wykładu dowodzi tendencji dydaktycznych piszącego i jego chęci nauczania czytelnika podstawowych zasad transportu morskiego, bez których będzie zawsze błędził w zawiłościach sporów żeglugowych.

Na uwagę zasługuje również rozdział „Koszty przeładunku“, omawiający zwyczaje portowe w tym zakresie, zasadnicze klauzule dzielące koszty przeładunku pomiędzy załadowcę a armatora, koszty lichtugowania, przeładunku sztuk ciężkich itp. Zwłaszcza adaptacja klauzul handlowych do warunków transportowych, nastrożająca w praktyce sporo wątpliwości, podana jest w sposób jasny i zrozumiały.

Każdy z omawianych rozdziałów powiązany jest ściśle ze stosunkami prawno-gospodarczymi naszego terenu, a więc obowiązującym u nas ustawodawstwem handlowo-morskim, zatwierdzonymi przez PIHZ zwyczajami morskimi, a nawet obowiązującymi aktami administracyjnymi i aktualną praktyką. Nie stanowią one zatem jakiegosć ściśle teoretycznego studium. Stała konfrontacja teorii z praktyką, niedawanie ostatniego słowa wyłącznie praktyce, ani niezawieranie teorii bez dowodów praktycznych oraz ostrożne naukowo ściśle uogólnienia stanowią istotną cechę pracy J. T. Hołowińskiego.

Spotyka się tam rzadką równowagę pomiędzy konkretem a uogólnieniem, która sprawia, że książka staje się pożyteczną zarówno dla praktyków, którzy mogą się z niej wiele nauczyć, a przede wszystkim usystematyzować swoje wiadomości, jak i dla zajmujących się zagadnieniami teoretycznymi. Materiał i źródła zostały starannie dobrane, sprawdzone i logicznie usystematyzowane. Na uwagę zasługuje krytyczne i wnikiwe ustosunkowanie się do orzecznictwa sądów kapitalistycznych.

Książka, jak mówi przedmowa, wyrosła rzeczywiście „z potrzeb wielu ludzi zajętych w naszej gospodarce morskiej i w handlu zagranicznym“ i śmiało można stwierdzić, że jest jednym z nielicznych wydawnictw z tej dziedziny, które potrzeby te będzie dobrze zaspakajać.

Cenną zaletą książki jest starannie opracowany skora-widz pozwalający na szybkie odszukanieżądanego materiału.

Recenzję opracował J. Olszewski

ROSYJSKO-POLSKI SŁOWNIK SAMOCHODOWY

Państwowe Wydawnictwa Techniczne wydały ostatnio niezwykle cenną pracę. Jest to „Słownik samochodowo-transportowy rosyjsko-polski“, opracowany przez mgr. Ludwika Krzymuskiego. Brak tego typu wydawnictw odczuwano się od dawna. Przy istniejącej i dostępnej bogatej literaturze radzieckiej w zakresie transportu samochodowego studiujący ją często natrafiali na trudności w tłumaczeniu ze względu na wiele specyficznych terminów technicznych nie objętych słownikami ogólnymi. Dlatego też omawiany słownik na pewno spotka się z wielkim zainteresowaniem wśród wszystkich pracowników zarówno transportu, jak i przemysłu samochodowego, a stosunkowo duży nakład (10.000 egz.) szybko zniknie z półek księgarskich. Słownik zawiera 19.000 terminów rosyjskich z polskimi odpowiednikami, a w niektórych przypadkach również z objaśnieniami natury encyklopedycznej. Terminy ujęte słownikiem są albo bezpośrednio związane z transportem drogowym lub projektowaniem, budową, produkcją i eksploatacją pojazdów, albo też dotyczą ogólnych pojęć technicznych używanych w literaturze technicznej.

Stosunek ilościowy terminów używanych z poszczególnych działów tematyki słownika przedstawia się następująco:

1. Pojęcie ogólne (matematyka, fizyka, chemia itd.) 11%,
2. Ekonomia i organizacja przedsiębiorstwa 4%,
3. Rodzaje pojazdów drogowych 3%,
4. Projektowanie pojazdu mechanicznego 7%,
5. Budowa pojazdu mechanicznego 22%,

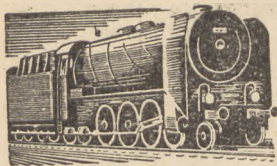
6. Elektrotechnika samochodowa 2%,
7. Budowa innych pojazdów drogowych (rowery, przyczepy, pojazdy zaprzęgowe, wózki ręczne itd.) 1%,
8. Części maszyn 9%,
9. Ogumienie pojazdów 3%,
10. Produkcja pojazdów 18%,
11. Eksploatacja pojazdów 9%,
12. Materiały eksploatacyjne 3%,
13. Transport drogowy 5%,
14. Drogi 3%.

Jak z powyższego widzimy, słownik ujęmuje bardzo wszechstronną tematykę w zakresie transportu drogowego i produkcji sprzętu. Jasną jest rzeczą, że jako pierwsze wydawnictwo tego typu w historii polskiego samochodowego piśmiennictwa nie jest on pozbawiony usterek. Wiele pojęć w transporcie samochodowym i w produkcji samochodów nie jest jeszcze ostatecznie uformowanych. Posiadamy dość dużo określeń w tej dziedzinie, które mają charakter żargonowy, nie też dziwnego, że autor i redaktorzy słownika mieli niewątpliwie bardzo trudne zadanie, przy ustaleniu polskich odpowiedników rosyjskich terminów.

Trzeba jednak stwierdzić, że dołożono wiele starań, ażeby słownik opracować w możliwie najlepszy sposób, dowodem tego jest powierzenie opiniowania poszczególnych terminów przeszło 40 opiniodawcom, specjalistom z poszczególnych dziedzin, każdy termin został zaopiniowany przynajmniej przez dwóch opiniodawców.

(A. R.)

Z prasy fachowej

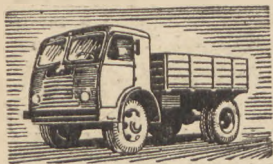


„Przegląd Kolejowy“ z miesiąca października zamieszcza m. in. ciekawy artykuł pt. „Perspektywy rozwoju kolejnictwa“, w którym omówiono w obszernym skrócie treść wypowiedzi na ten temat I. Aksiejewa kandydata nauk technicznych w ZSRR uważając, że drogi rozwojowe polskiego kolejnictwa nie wiele będą się różniły od nakreślonej przez autora perspektywy rozwoju kolejnictwa radzieckiego, oczywiście, przy zachowaniu odpowiedniej proporcji.

W artykule pt. „Transport i kooperacja transportu“, omówiono zagadnienie dalszej specjalizacji i kooperacji produkcji oraz rolę transportu kolejowego jako czynnika łączącego w jedną całość wszystkie gałęzie gospodarki narodowej. Również bardzo ciekawe są wypowiedzi W. Zwonkowa, członka korespondenta Akademii Nauk ZSRR, w artykule pt. „O kompleksowym rozwoju wszystkich rodzajów transportu“.

Z innych artykułów zamieszczonych w tym numerze, które mogą zainteresować szerszy ogół czytelników, wymienić należy artykuł P. Zychowicza „Planowanie przewozów na kolejach w NRD“, w którym autor omawia spostrzeżenia swoje dokonane w czasie bytności w NRD, dotyczące współpracy kolei i klientów przy sporządzaniu planów przewozowych. W artykule pt. „10 lat Orbisu“, St. Makomski omawia rozwój historyczny i osiągnięcia tej tak popularnej instytucji w Polsce.

„Przegląd Kolejowy Ruchowo-Handlowy“ z miesiąca października zawiera m. in. interesujący artykuł Z. Straburzyńskiego „Plan wyrównania próżnego taboru na kolejach NRD“. Zagadnienie racjonalnego przesuwu taboru próżnego ma duże znaczenie, jeśli chodzi o ekonomikę pracy kolei i pełne zaspokojenie potrzeb przewozowych jej klientów i, jako takie, zainteresuje niewątpliwie szerszy ogół czytelników. Również warto zaznaczyć się z wypowiedzią R. Ochmana, zamieszczoną w artykule pt. „Zapłacić za drugą klasę“. Autor omawia trudności występujące przy korzystaniu z przejazdów koleją za biletami drugiej klasy i stara się znaleźć odpowiednie rozwiązanie.



Październikowy numer „Motoryzacji“ rozpoczyna artykuł Jerzego Koszyka „O przewozy scentralizowane“. W artykule tym, po krótkim wstępie wyjaśniającym znaczenie centralizacji przewozów, autor omawia dokładnie organizację, technikę i dotychczasowe osiągnięcia centralizacji przewozów w Związku Radzieckim. W zakończeniu J. Koszyk przedstawia perspektywy rozwoju scentralizowanych przewozów w Polsce.

Zygmunt Müller w artykule „Transport w służbie Festiwalu“ omawia organizację oraz wyniki pracy transportu samochodowego handlu wewnętrznego, zmobilizowanego do wykonania spiętrzonych zadań przewozowych w zakresie zaopatrzenia w okresie V Festiwalu. Jest to drugi artykuł na łamach „Motoryzacji“ na ten temat. Pierwszy ukazał się w sierpniowym numerze „Motoryzacji“.

W artykule „Poprawić dotychczasowe niedociągnięcia w przewozach ziemiopłodów“ — St. Tymiński wykazuje nieprawidłowości w akcji jesiennych przewozów, jakie miały miejsce w początkowym ich okresie (sierpień), przytaczając szereg konkretnych przykładów i na końcu wskazując jakie należy przedsięwziąć kroki, aby usprawnić przewozy ziemiopłodów.

Założenia kodyfikacji przepisów ruchu drogowego są przedmiotem artykułu E. Olechnowicza, omawia on prace

ce jakie w tym kierunku prowadzi Instytut Transportu Samochodowego.

Bardzo istotnym artykułem jest omówienie przez L. Jaworskiego **dozwolonych odległości przewozu w ciężarowym transporcie samochodowym**. Artykuł ten stanowi jak gdyby urzędowy komentarz do przepisów obowiązujących w tym zakresie, gdyż, jak stwierdza redakcja „Motoryzacji“ we wstępie, został on nadesłany przez Departament Przewozów MTDiL.

W artykule „Metody badania potoków ładunków w ciężarowym transporcie samochodowym“ nieznaną autor omawia prace nad oceną różnych metod badań prowadzonych przez ITS.

Pozostałe artykuły w październikowym numerze „Motoryzacji“ dotyczą przeważnie problemów technicznych. Są to następujące opracowania: „Postęp techniczny w przemyśle motoryzacyjnym“ — J. Mazurkiewicz, „System naprawy przez wymianę zespołów, jako ważny czynnik podwyższenia stanu technicznego samochodów“ — tłumaczenie z „Awtomobilnowo transporta“, „Jak zwiększyć przebiegi ogumienia“ — podpisany inicjałami J. Ś., „Postęp techniczny w budowie samochodów“ — Z. Mroza, „Uszczelnianie wału korbowego silników samochodów Star-20“ — M. Rejmana oraz „Nowoczesne silniki wysokoprężne do samochodów osobowych“ — Cz. Kordzińskiego.



W numerze październikowym „Techniki i Gospodarki Morskiej“ w dziale „Organizacja pracy floty i portów“ opublikowane zostały dwa następujące artykuły:

T. Grembowicz z CZ PMH w Gdyni w artykule

„Zagadnienie terminowości w polskiej żegludze regularnej“ omawia, na tle dotychczasowych doświadczeń i potrzeb handlu zagranicznego, korzyści płynące z przewozów regularnych w porównaniu do tzw. połączeń stałych. Autor stawia postulat wyższości linii i konieczności stałego rozwijania tej formy żeglugi.

K. Koenig z Ministerstwa Transportu NRD w artykule pt. „Porty morskie Niemieckiej Republiki Demokratycznej“ podaje zarys rozwoju powojennego i charakterystykę portów morskich NRD — Wismaru, Rostoku i Stralsundu, poświęcając poza tym osobną uwagę rozwojowi socjalistycznego współzawodnictwa w tych portach.



W nr 5 „Techniki Lotniczej“ opublikowano opracowanie pt. „Rozwój wroplatów w Związku Radzieckim“, zawierające krótki przegląd rozwoju myśli konstruktorskiej w tej dziedzinie. Autor w konkluzji opracowania stwierdza, że

zainteresowanie Lotu, Min. Leśnictwa i innych dziedzin naszego życia gospodarczego umożliwieniem wykorzystania śmigłowców, nakłada na nas obowiązki dostarczenia im sprzętu rodzimego, który powinniśmy, korzystając z doświadczeń radzieckich, produkować w kraju.

Chcielibyśmy zwrócić uwagę naszych czytelników na bardzo interesujący miesięcznik „Przegląd Wynalazczości“, będący wydawnictwem Urzędu Patentowego PRL, w którym poza opracowaniami ogólnymi z zakresu wynalazczości interesującym również i transportowców ukazały się w roku bieżącym dwa artykuły poświęcone specjalnie transportowi, a mianowicie: inż. L. Korgul — „Ruch racjonalizatorski w Polskiej Marynarce Handlowej“ — nr 1/55 i T. Jaworski — „Wynalazczość w resorcie transportu drogowego i lotniczego w 1954 r.“ — nr 4/55.