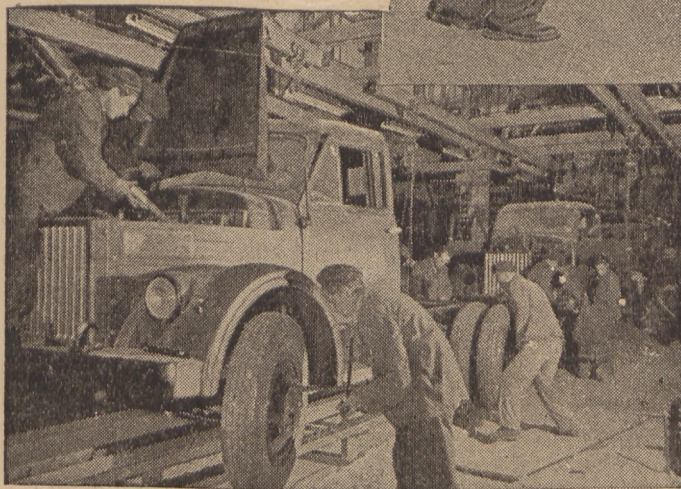
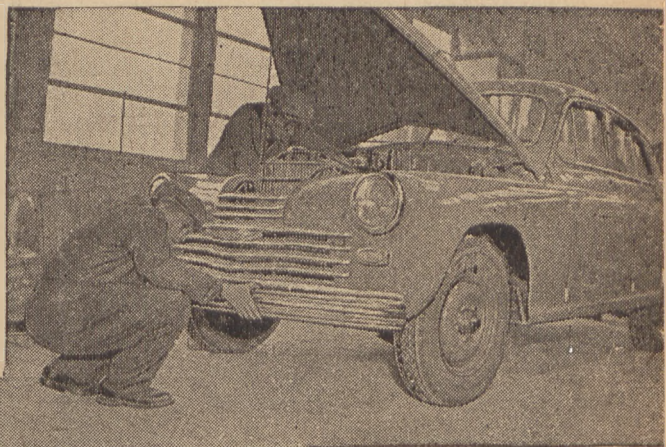


MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY
EKONOMICZNE TRANSPORTU

Transport

Samochód osobowy
„Warszawa M 20“



Samochód ciężarowy
„Lublin FSC 51“



Foto CAF

Treść numeru:

J. N.	— FSO Żerań i FSC Lublin ruszyły	493
T. LEŚNIAK	— Odczyt prof. F. A. Czudakowa	494
A. ROSTOCKI	— W sprawie pracy kolei wąskotorowych	495
K. TARNOWSKI	— Podstawowe zasady sprawozdawczości w transporcie samocho- dowym	496
St. DOBROWOLSKI	— Transport rurociągowy produktów naftowych	499
Z. JĘDRZEJOWICZ	— Komfort i wygodę podróży lotniczej	501
M. HUGET	— Nowy polski charter węglowy	503
	— Dalsze uwagi o ryzykach (Cz. II)	505

WYPOWIEDZI ANKIETOWE

W. MODZELEWSKI	— Walka o obniżkę kosztów własnych w transporcie samochodowym	508
CZ. RYBAK	— Zwiększyć eksploatację przyczep samochodowych	509

DZIAŁ INFORMACYJNY

J. M.	— Premiowanie kierowców obsługujących pojazdy o napędzie gazo- generatorowym	511
K. K.	— Uchylenie obowiązku zawierania umów na przewóz towarów w 1951 r.	511
A. W.	— Uzupełnienia do norm zużycia paliwa	512
J. M.	— Obowiązek ubezpieczenia mienia w transporcie krajowym przez jednostki gospodarki uspołecznionej	512
K. K.	— Powołanie komisji do opracowania zagadnień bezpieczeństwa ruchu i ochrony pracy	513
M. Ż.	— Nowa taryfa lotniskowa	513
A. Ł.	— Źródła i sposoby finansowania wynalazczości pracowniczej . . .	513
	— INFORMACJE CZSS	514
	— TARYFY I ZARZĄDZENIA	514
	— ORZECZNICTWO	515

NOTATKI

J. MOROCZNIK	— Tranzyt	515
I. C.	— MAŁA MECHANIZACJA: Mechanizacja prac magazynowych . . .	516

KRONIKA

	— Jak pracują nasi transportowcy	517
	— Spis treści za rok 1951	523
J. OSIŃSKI	— Poznajemy transport lotniczy (6)	
	— Planujemy (9)	

Wydawca: POLSKIE WYDAWNICTWA GOSPODARCZE. Przedsiębiorstwo Państwowe,
Warszawa, ul. Poznańska 15, tel. 739-45, wew. 11

Redaguje Komitet Redakcyjny

Adres Redakcji: Warszawa, Plac Trzech Krzyży 5, PKPG — Dep. Komunikacji i Łączności.

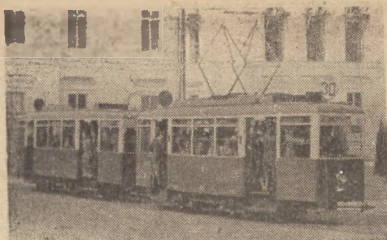
Sekretariat Redakcji czynny codziennie z wyjątkiem świąt w godz. 14.30—15.30 Tel. 81.481

Prenumerata i kolportaż: PPK „Ruch” — Warszawa ul. Srebrna 12, tel. 804-20. Konto PKO nr I-1887.

Cena egzemplarza 5 zł. Prenumerata półroczna 30 zł. Prenumerata roczna 60 zł.

Zamówiono dn. 5.XI.51. Podpisano do druku 10.XII.51. Druk ukończono 17.XII.51. Nakład 6000 + 55.
Pap. druk. sat. kl. VII/A¹/60 gr.

Drukarnia Akcydensowa, Warszawa, Tamka 3. Zam. 2904/A. 2-B-46058.



Transport

MIESIĘCZNIK



Rok III

Warszawa, grudzień 1951 r.

Nr 12

FSO Żerań i FSC Lublin ruszyły

Plan 6-letni ustala, że w roku 1955 wyprodukujemy 13 tysięcy samochodów ciężarowych trzy i pół tonowych, 12 tysięcy dwu i pół tonowych oraz 12 tysięcy samochodów osobowych. Łącznie wyprodukujemy 37 tysięcy samochodów. Oznacza to, że w ciągu jednego tylko roku wyprodukujemy przeszło 5 razy więcej samochodów aniżeli posiadaliśmy ich w roku 1938. Wykonanie tego ogromnego zadania wymaga zbudowania od podstaw wielkiego przemysłu motoryzacyjnego w naszym kraju. Do wykonania tego zadania przystąpiliśmy już przed kilku laty. Budowę Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu w Warszawie rozpoczęliśmy w 1949 roku, w dzień Święta Wyzwolenia Narodowego, tj. 22 Lipca. Do budowy Fabryki Samochodów Ciężarowych w Lublinie przystąpiliśmy 16 miesięcy temu.

Tegoroczny Czyn Październikowy znacznie przyspieszył uruchomienie obu fabryk. W przeddzień 34 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej załogi budowlane i produkcyjne FSO na Żeraniu, będące inicjatorami tegorocznego Czynu Październikowego, uchwałyli meldunek do Prezydenta RP Bolesława Bieruta, w którym piszą m. in.: „w dniu dzisiejszym (załoga) wykonała podjęte zobowiązanie na cześć 34 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej, uruchamiając pierwszą halę montażową FSO na 55 dni przed terminem przewidzianym w Planie Państwowym.

Dziś o godzinie czternastej opuścił taśmę pierwszy samochód osobowy marki „M-20 Warszawa”.

Pierwszy etap prac wykonaliśmy nie szczędząc wysiłków. Osiągnięcie tego wyniku zawdzięczamy w pierwszym rzędzie braterskiej pomocy Związku Radzieckiego, terminowym dostawom sprzętu i części z ZSRR oraz pomocy inżynierów i techników radzieckich, którzy służyli nam radą, przykładem i swoim doświadczeniem. Po tym pierwszym naszym sukcesie uszkożeń w dotychczasowe doświadczenia przystąpimy z tym większą energią do dalszych prac nad wykończeniem i uruchomieniem pozostałych działów naszej fabryki.

W pracy tej przyświecać nam będzie świadomość, że uruchomienie całej fabryki będzie wielkim wkładem w realizację Planu 6-letniego, w budowę silnej i uprzemysłowionej Polski Socjalistycznej.

Następnego dnia to znaczy na siedem tygodni przed terminem przewidzianym w planie, załoga FSC w Lublinie przesłała do Prezydenta Bieruta meldunek: „W trzydziestą czwartą rocznicę Rewolucji Październikowej, o godzinie trzynastej opuścił taśmę montażową pierwszy samochód marki Lublin FSC 51”.

Fakt, że załogi uruchomionych fabryk zobowiązały się puścić je w ruch właśnie w rocznicę Wielkiej Rewolucji ma swoją głęboką treść i głęboką wymowę. Przelomowe znaczenie tej rocznicy ujął przemawiający w czasie otwarcia FSO minister Tokarski w następujących słowach:

„Dzięki Rewolucji Październikowej, dzięki Władzy Radzieckiej, dzięki Armii Radzieckiej, dzięki Wielkiemu Stalinowi — Naród Polski otrzymał wolność, ustanowił Władzę Ludową i zwycięsko buduje ustrój socjalistyczny.

Dlatego masy pracujące naszego Narodu wraz z setkami milionów prostych ludzi całego świata zwracają swój wzrok ku Moskwie — ku Stolicy Socjalizmu i Pokoju — ku Wodzowi mas pracujących — Wielkiemu Stalinowi.

Dlatego masom pracującym Polski tak droga i radosna jest rocznica Zwycięskiej Wielkiej Rewolucji Październikowej.

Dlatego przyjaźń naszego Narodu z Narodami Związku Radzieckiego jest trwała i nierozrwalna na wieki. O tej przyjaźni o pomocy Związku Radzieckiego wie dobrze każdy pracownik FSO.

Wiadome jest, że projekt techniczny fabryki i jej poszczególnych wydziałów produkcyjnych został wykonany przez specjalistów radzieckich. Wiadome jest, że decydujące i najbardziej skomplikowane maszyny i urządzenia, konieczne dla fabryki otrzymaliśmy ze Związku Radzieckiego.

Dziesiątki ludzi z fabryki Żerania — robotników, majstrów, techników i inżynierów odbyło kilkunastomiesięczną praktykę w przodujących fabrykach Związku Radzieckiego.

Tu na Żeraniu pracują znani inżynierowie radzieccy, pomagają nam w pracy, uczą naszych specjalistów i robotników. Z całą pewnością należy stwierdzić, że bez pomocy Związku Radzieckiego nie byłibyśmy w stanie w tak krótkim czasie zbudować fabrykę.

W innym miejscu swego przemówienia Minister stwierdził:

„Nowe osiedla, domy kultury, szkoły, nowe zakłady pracy, nowe agregaty — to najistotniejsze potwierdzenie słuszności linii naszej Partii i naszego Rządu Ludowego, zmierzających do tego, by Polska była silna, uprzemysłowiona, by stała się Polską Socjalistyczną.

Dziś w Waszej fabryce została dzięki Waszemu wysiłkowi włączona do produkcji hala montażowa, w której będzie się montować samochody „Warszawa” oparte na licencji radzieckiej, na wzór znanego w Polsce, wypróbowanego samochodu radzieckiego „Pobieda”.

Wasze wezwanie dla uczczenia 34 Rocznicę Rewolucji Październikowej podchwyczone przez załogi, fabryk, hut, i kopalni przyniosło Polsce Ludowej dodatkowe dobra materialne, wzmocniło wysiłek mas pracujących Polski o realizację planów gospodarczych i tym samym przyczyniło się do spotęgowania naszej walki o pokój i socjalizm.”

Kończąc przemówienie minister Tokarski powiedział:

„Przed załogą FSO — przed kierownictwem fabryki stoi trudne, odpowiedzialne i zaszczytne zadanie. Zakończyć budowę fabryki, uruchomić wszystkie działy produkcyjne i działy wspomagające, opanować produkcję wszystkich części do samochodów.

Zadanie to należy wykonać w ciągu przyszłego roku i całkowicie zakończyć w roku 1953-cim. Nasze osiągnięcia i nasze zwycięstwa obowiązują do wzmożonej pracy, do wzmożonej czujności w walce z wrogiem klasowym, w walce o Plan 6-letni i pokój na świecie.

Uczmy się pracować od ludzi radzieckich, zrodzonych przez Wielką Rewolucję Październikową, wychowanych w bojach, w pracy i nauce przez Wielkiego Stalina, przez sławną Partię Bolszewicką.”

Odczyt prof. E. A. Czudakowa

Staraniem Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego odbyła się w sali odczytowej „Lotu” dnia 2 listopada br. prelekcja prof. Czudakowa, członka Akademii Nauk i przewodniczącego delegacji radzieckiej, przybyłej do Warszawy z okazji miesiąca pogłębienia przyjaźni polsko-radzieckiej. Prof. Czudakow, jeden z największych autoritetów radzieckich w zakresie problemów motoryzacyjnych oraz przewodniczący Moskiewskiego Instytutu Naukowego dla zagadnień transportu, wygłosił niezwykle interesujący referat, odpowiadając jednocześnie na szereg pytań dotyczących doświadczeń radzieckich w dziedzinie transportu samochodowego oraz wyjaśniając wątpliwości wysunięte przez naszych transportowców.

W treściwym, barwnym i pełnym głębokiego znawstwa przedmiotu przemówieniu zobrazował prelegent doświadczenia wynikłe podczas wykonywania kolejnych etapów gigantycznego rozwoju przemysłu motoryzacyjnego i transportu samochodowego w ZSRR, udzielając jednocześnie cennych wskazówek i rad odnośnie naszego 6-letniego planu motoryzacji.

Zdaniem prof. Czudakowa zasadniczym problemem dla nas będzie doprowadzenie taboru samochodowego, drogą rodzimej produkcji, do kilku jednorodnych typów. Usunie to trudności w zaopatrzeniu i remontach, które Związek Radziecki zwycięsko już pokonał, eksploatując obecnie prawie wyłącznie zunifikowany tabor produkcji własnej i uznając za jedynie prawidłowy system wymiennosć wozów w chwili oddawania ich do naprawy głównej.

Zwracając uwagę, że w miarę nasilania kraju taborem samochodowym i opanowywania procesów technologicznych, na czoło zagadnień wysuwają się sprawy eksploatacyjne, stwierdził, że podrożenie kosztów produkcji sprzętu samochodowego o 10 a nawet 20%, może mieć całkowite uzasadnienie, o ile produkowane wozy stają się skutkiem tego wydajniejsze i ekonomiczniejsze. Ze względu na deficytowość paliw płynnych należy dążyć do zmniejszenia ich użycia przez: a) zwiększenie stopnia sprężania, b) stosowanie szerokiego asortymentu paliw zastępczych, zarówno płynnych jak gazowych, c) dążenie do przejścia na produkcję silników typu Diesla. Związek Radziecki produkuje 6-tonowe wysokopiętne wozy ciężarowe, a przystępuje już do produkcji wozów 4-tonowych.



Rozpatrując zagadnienia eksploatacyjne prelegent stwierdził, że z reguły występują tutaj marnotrawstwa, z którymi należy walczyć przez powiększenie wydajności pracy wozów. Osiągnąć to można przez: a) zwiększenie szybkości ruchu, znosząc szereg przestarzałych już ograniczeń i powiększając obowiązujące normy, b) zwracając szczególną uwagę na maksymalne wykorzystanie przyczep, wreszcie c) walcząc z pustymi przebiegami pojazdów.

Tutaj należy podkreślić szczególne znaczenie przedsiębiorstwa przewozów publicznych, które dzięki rozgałęzionej organizacji terenowej posiada znaczne i najsukuteczniejsze możliwości zapewnienia swemu taborowi ładunków powrotnych. Organizacja taka zapewnia zresztą znacznie niższe koszty eksploatacyjne w odróżnieniu od transportu branżowego, gdzie koszty transportu w porównaniu z podstawową produkcją stanowią zagadnienie drugorzędne. Niemniej w skali państwowej marnotrawstwa transportowe stanowią olbrzymie, miliardowe sumy.

Mówiąc o problemie kadr prof. Czudakow zwrócił uwagę na konieczność pogłębienia przygotowania teoretycznego kierowców i pracowników warsztatowych, spośród których rekrutują się w przeważającej części racjonalizatorzy i stachanowcy, szcycący się w transporcie takimi osiągnięciami, jak wielokrotne przebiegi bez remontu 300.000 km. Równie ważne jest ustalenie słusznych i przemyślanych zasad premiowania, jak też zachowanie proporcjonalnej do liczebności parku samochodowego ilości inżynierów, których brak zwłaszcza w pracy eksploatacyjnej.

Na zakończenie prof. Czudakow podkreślił potrzebę jak najszybszego powołania do życia Instytutu Transportu, który powinien opracować przede wszystkim tak kapitalne zagadnienia, jak ustalanie właściwych w naszych warunkach pracy typów taboru oraz wskazywanie wyników przy eksploatacji błędów konstrukcyjnych produkowanego sprzętu motoryzacyjnego.

Dziękując za wygłoszony w przystępny i niezwykle przekonujący sposób referat, zebrani zgłoszali zasłużonemu prelegentowi serdeczną owację, która zmieniła się w manifestację przyjaźni dla naszego wielkiego sojusznika i przedstawicieli jego świata nauki.

J. N.

CZYTELNIKÓW „Transportu” zawiadamiamy, że poczynszy od 1 stycznia 1952 r. nie będzie można nabywać pojedynczych numerów w kioskach PPK „Ruch”, a czasopismo będzie dostarczane wyłącznie prenumeratorom, którzy w terminie opłacili i zamówili prenumeratę. Nabywanie bowiem czasopisma w drodze prenumeraty zapewnia odbiorcy statą i terminową dostawę i umożliwia kompletowanie roczników, a instytucji wydawniczej pozwala na właściwe planowanie i racjonalną gospodarkę papierem.

Czytelnicy pragnący zapewnić sobie dostawę Czasopisma w roku 1952 powinni niezwłocznie przesłać zamówienia na prenumeratę pod adresem PPK „Ruch” — Warszawa, ulica Srebrna 12, wpłacając równocześnie należność na konto PKO nr I-1887. Ostateczny termin przedpłaty na prenumeratę w roku 1952 upływa z dniem 15 grudnia b.r.

TADEUSZ LEŚNIAK (Warszawa)

W sprawie pracy kolei wąskotorowych

Koleje wąskotorowe pozostają do dnia dzisiejszego prawie jedynym działem komunikacji, nie nadążającym za rozwojem innych środków komunikacyjnych, a zwłaszcza kolei normalnotorowych, z którymi są, a w każdym razie powinny być, organicznie związane.

Układ sieci kolei wąskotorowych w większości przypadków jest bezplanowy, rzec można chaotyczny, gdyż budowa tej sieci powstawała w miarę doraźnych potrzeb wojskowych, samorządowych lub też potrzeb prywatnych właścicieli ziemskich. Z tych względów układ tras, szerokość torów, sposób wykonania torówisk były bardzo różne. Z kolei pociągało to za sobą przykre skutki na odcinku taboru. Na kolejach wąskotorowych mamy jeszcze do czynienia z 6 rozmaitymi szerokościami toru, z kilkudziesięcioma różnymi odmianami typów parowozów, wagonów motorowych, towarowych i osobowych.

Jak wiadomo większość linii kolei wąskotorowych służyła dawniej do połączenia młynów, cukrowni, gorzelni, majątków obszarniczych, większych ośrodków wiejskich z kolejami normalnotorowymi lub z ośrodkami miejskimi. Przeważnie stanowiły one własność prywatną i zarządzane były przez każdego kapitałiste, fabrykanta lub obszarnika oddzielnie. Dlatego starano się je budować najbardziej tanio, nie przestrzegając elementarnych zasad techniki i racjonalnej eksploatacji.

Po zakończeniu II wojny światowej tempo odbudowy i modernizacji kolei dojazdowych nie przybrało na sile z uwagi na konieczność szybkiego uruchomienia i odbudowy tych działów komunikacji, które bezpośrednio i natychmiast rozwiązywały trudności przewozowe przemysłu, handlu, budownictwa i leśnictwa.

Dopiero pod koniec Planu 3-letniego nastąpił zasadniczy przełom na odcinku prac kolei wąskotorowych. Musiano odrobić poważne zaniechania zarówno w zakresie technicznego stanu kolei, jak i w zakresie polityki osobowej. Nie jest bowiem dla nikogo tajemnicą, że praca na kolejach wąskotorowych była uważana za pracę niższej kategorii niż w innych działach komunikacji. Kolejarz „wąskotorowy“ nie był otoczony należyta opieką swoich władz, co często powodowało rozżalenie i zniechęcenie do pracy oraz odpływ gdzie indziej najbardziej potrzebnych pracowników.

Odbudowa przemysłu i ożywienie gospodarcze kraju spowodowało konieczność otwarcia szeregu kolejek do użytku publicznego. Wzrosły bowiem przewozy towarowe i osobowe. Przystąpiono do intensywnej wymiany podsypek, podkładów i szyn. Zainstalowano urządzenia zapewniające bezpieczeństwo ruchu. Przystąpiono do przekucia wielu torów w celu umożliwienia przelotów taboru o jednakowych rozmiarach długości osi i rozstawienia kół, z jednych kolei na inne koleje. W tym okresie PKP przejęły pod swój nadzór szereg kolejek cukrowniczych od Centralnego Zarządu Przemysłu Cukrowniczego. W ten sposób zwiększył się znacznie zakres pracy kolei wąskotorowych w ramach PKP. Udział przewozów towarowych kolei wąskotorowych w stosunku do przewozów na kolejach normalnotorowych w 1949 wyniósł 6,4%, a w 1950 r. 6,7%.

Należy podkreślić, że w ustroju gospodarki planowej dla kolei wąskotorowych otwierają się szerokie perspektywy rozwoju. Mianowicie mają one do spełnienia ważną rolę w zespole innych środków transportu, szczególnie na odcinku komunikacji lokalnej, gdzie w związku z rozwojem produkcji przemysłu miejscowego, rozwojem spółdzielni produkcyjnych i państwowych gospodarstw rolnych istnieją już lub będą miały miejsce masowe przewozy towarów i ludzi o natężeniu nie wystarczającym do wprowadzenia kolei normalnotorowej.

Obok zadań przewozowych koleje wąskotorowe mogą odegrać rolę pionierską, jeśli chodzi o uaktywnienie terenów położonych zdaleka od kolei normalnotorowych lub dobrych dróg kołowych.

W okresie sześciolecia, tj. do 1955 r. włącznie przewiduje się wzrost przewozu towarów o około 45% i przewozu osób o około 77% w porównaniu z przewozami

wykonanymi na kolejach wąskotorowych w 1949 r. Są to poważne zadania i wykonanie ich wymagać będzie dużego wysiłku i wydajności pracy.

Postawa kolejarzy na kolejach wąskotorowych wskazuje na to, że zadania te potrafią wykonać. Świadczyły o tym wypowiedzi przodujących robotników, pracowników inżynierów-technicznych i administracyjnych na I Krajowej Naradzie Aktywu kolei Wąskotorowych. Aby sprostać powyższym zadaniom przewozowym na kolejach wąskotorowych nastąpi zwiększenie ilości przewozów o około 8%, wagonów towarowych o około 7% i wagonów osobowych o około 4%.

Obróć tego, niewielkiego zresztą, wzrostu taboru, konieczne jest dokonanie szeregu usprawnień, wyrażających się między innymi w przyspieszeniu obrotu wagonów, zmniejszeniu ilości parowozów i wagonów chorych, w lepszym wykorzystaniu ładowności wagonów, w skróceniu czasu napraw taboru, zwiększeniu szybkości handlowej pociągów, wykorzystaniu siły pociągowej parowozów itp.

Zachodzi konieczność podniesienia poziomu pracy, co dyktuje z kolei konieczność zwiększenia jej wydajności przynajmniej o około 30% i zmniejszenia kosztów własnych o około 17%. Wykonanie powyższych zadań może być osiągnięte przez dalszy rozwój współzawodnictwa pracy, podnoszenie kwalifikacji zawodowych personelu, szerokie stosowanie postępu technicznego, poprawianie i przystosowywanie do nowych warunków technicznych przestarzałych norm pracy, wzrost świadomości i dyscypliny pracowników, zaznajomienie z planem całości personelu, kontrolę jakości wykonania wszelkich prac na kolejach wąskotorowych. Nie zapewni to jednak dostatecznie sprawnego wykonania przewozów, gdyż praca kolei w ogromnym stopniu uzależniona jest od wymagań przewozowych nadawcy lub odbiorcy towarów. Na przykład większość boeznic zakładów przemysłowych w okręgu katowickim i wrocławskim posiada połączenie ze Śląskimi Kolejami Wąskotorowymi. Jednakże zdolność przewozowa tych kolei nie jest całkowicie wykorzystana. Przewozy kolejami wąskotorowymi w tych okręgach można by znacznie zwiększyć, odciążając w dużym stopniu koleje normalnotorowe.

Kolejom wąskotorowym nie jest również obca sezonowość w przewozach i walka o zniwelowanie szczytów przewozowych. Jak wiemy z doświadczenia, na tym odcinku najbardziej konieczna jest współpraca użytkowników transportu z koleją. Śmiało można stwierdzić, że koleje wąskotorowe będą mogły znacznie więcej przewieźć, o ile będzie regulowany w sposób operatywny podział masy towarowej na poszczególne rodzaje komunikacji. Pełne wykorzystanie zdolności przewozowej kolei wąskotorowych może zwolnić dużą ilość samochodów i wagonów normalnotorowych w okręgach, gdzie pracują koleje wąskotorowe.

Dlatego operatywne planowanie przewozów towarowych na kolejach wąskotorowych należałoby rozpocząć z początkiem 1952 r., równoległe z planowaniem operatywnym obowiązującym na kolejach normalnotorowych. W ten sposób można będzie zapewnić kolejom wąskotorowym należyte wykorzystanie środków transportowych, zwłaszcza prawidłowe rozmieszczenie taboru, prowadzące się do szybkiego podstawiania pod załadunek zaplanowanych ilości wagonów.

Wprowadzenie planowania operatywnego na kolejach wąskotorowych nie nastręczy większych trudności, gdyż wielkości przewozów w skali rocznej zostały opracowane w projektach planów na rok 1952. Gros przewozów stanowią węgiel, zboże, buraki cukrowe, wysłodki, ziemniaki, cement, żwir i piasek, kamień wapienny, drewno, cegła, pustaki i dachówka.

Do największych dysponentów masy towarowej należą: Centrala Opalowa, „Paged“, Centrala Rolniczych Spółdzielni „Samopomoc Chłopska“, Centralny Zarząd Przemysłu Cukrowniczego, Centralny Zarząd PGR, Centrala Handlowa Materiałów Budowlanych oraz PMS.

W pierwszym etapie należałoby wprowadzić obowiązek planowania przewozów dla następujących grup towarowych: węgla, cementu, cegły, drzewa, kamieni, buraków cukrowych i wyśłodków, ziemniaków, zboża.

Najbardziej dogodnym okresem planowania operatywnego dla kolei wąskotorowych jest okres kwartału i 5 dni.

Plan kwartałny i 5-dniowy opracowywałyby jednostki oddolne w analogicznych terminach, jak dla kolei normalnotorowych. Formularz planu kwartalnego przedstawiałby się następująco:

Nazwa i adres przedsiębiorstwa

Wzór 1 WK

**Plan przewozu towarów na Zwierzynieckiej Kolei Wąskotorowej
na I kwartał 1952 r.**

Lp.	Rodzaj towaru	N/O	Stacja przeładunkowa	Ogółem ton	W poszczególnych miesiącach			Współczynnik załadunku wagonów
					I ton	II ton	III ton	
1	2	3	4	5	6	7	8	9

UWAGA:

N — oznacza nadanie przesyłek

O — oznacza odbiór przesyłek

Formularz planu 5-ciodniowego może być sporządzony podobnie, jak na kolejach normalnotorowych wg wzoru PI z tym, że symbol ten dla kolei wąskotorowych można oznaczyć przez dodanie jeszcze litery W. Tryb przechodzenia planów może być podobny, jak w planowaniu operatywnym dla kolei normalnotorowych lub też wstępne zatwierdzanie planów i ich korektę można powierzyć Komisjom Koordynacji Przewozów. W tym przypadku zasłaby konieczność dostarczania wymienionym komisjom projektów operatywnych planów kwartalnych zarówno dla kolei normalnotorowych, jak i wąskotorowych.

Zarządy Kolei Dojazdowych powinny uczestniczyć we wstępnym przyjęciu planu kwartalnego w Komisjach Koordynacji Przewozów przy WKPG i w razie rozbieżności zgłaszać uwagi i zastrzeżenia. Ministerstwo Kolei w porozumieniu z PKPG mogłoby wprowadzić na podstawie tych uwag ewentualne korekty w planach i podawać je zainteresowanym do wykonania w formie zatwierdzonych limitów przewozowych.

Pięciodniówki opracowywane byłyby na bazie miesięcznego rozbięcia planu kwartalnego i składane stacjom, które z kolei zbiorczą pięciodniówkę dostarczałyby właściwemu Zarządowi Kolei Dojazdowych.

W razie poważnych rozbieżności co do zaplanowanych wagonów w pięciodniówkach poszczególnych miesięcy, Terenowy Zarząd Kolei Dojazdowych zwracałby się do Komisji Koordynacji Przewozów o decyzję odnośnie przewiezienia większej masy towarowej lub też domagałby się wykonania przewozów w wysokości zaplanowanej.

Sprawozdawczość z wykonania operatywnych planów można sporządzać według wzoru SI, obowiązującego dla kolei normalnotorowych z tym, że podobnie jak przy 5-dniówce należałoby symbol uzupełnić przez dodanie litery „W”.

W ten sposób można stworzyć system planowania przewozów towarowych, pozwalający mobilizować zdolność przewozową kolei dojazdowych, uzupełniać wzajemnie potrzeby wagonowe w zakresie załadunku na torze normalnym i wąskim, unikać szczytowego nasilenia przewozów itp.

Zwiększenie udziału przewozów towarowych na rzecz kolei dojazdowych z jednej strony niewątpliwie wpłynie na ich rozwój, a z drugiej odciąży koleje normalnotorowe i tabor samochodowy od przewozu artykułów masowych na odległości mniej opłacalne dla tych środków transportowych.

Dlatego rola kolei dojazdowych powinna być należycie zrozumiana w komórkach transportowych zainteresowanych organizacji gospodarczych, zwłaszcza, jeśli chodzi o ich ciągłe wykorzystanie w ramach ogólnych potrzeb przewozowych województwa, powiatu i gminy.

Oczywiście wyżej podano tylko ogólny zarys przebiegu operatywnego planowania przewozów towarowych na kolejach wąskotorowych. Pożądane by było, aby zainteresowani przedstawiciele komórek transportowych zabrali głos na powyższy temat i zaznajomili Czytelników „Transportu” ze swoimi koncepcjami, ustalającymi bardziej właściwe zasady i tryb planowania operatywnego na kolejach wąskotorowych.

Jeśli potrafimy zagadnienie to należycie opracować i wprowadzić planowanie operatywne w życie, niewątpliwie zacieśnimy współpracę nadawców i odbiorców przesyłek z kolejami wąskotorowymi i przyczynimy się do sprawniejszego wykonywania przewozów kolejowych.

ALEKSANDER ROSTOCKI (Warszawa)

Podstawowe zasady sprawozdawczości w transporcie samochodowym

OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA SPRAWOZDAWCZOŚCI W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM

Różnorodne formy organizacyjne transportu samochodowego, które wynikają ze specjalnego jego charakteru, utrudniają stworzenie jednolitej sprawozdawczości, uogólniającej wyniki transportu samochodowego w zakresie całego taboru, pracującego dla gospodarki społecznej.

Jednakże, ażeby można było otrzymać porównywalność gospodarczą poszczególnych zgrupowań taboru, ażeby można było wyciągnąć wnioski co do właściwego wykorzystania taboru tak w poszczególnych zgrupowaniach, jako całości, jak i poszczególnych pojazdów w taborze, muszą istnieć ramowe formy sprawozdawczości, jednako- we dla całej gospodarki samochodowej.

Pojazdy samochodowe, jako narzędzia produkcji w pro-

cesie produkcyjnym transportu samochodowego, między innymi tym różnią się od innych środków produkcji i innych procesów produkcyjnych, że same w sobie są „zakładami produkcyjnymi”. Co przez to rozumiemy? — Samochód nie musi być związany z jakąś organizacją, ażeby mógł produkować przewozy. Pojedynczy pojazd samochodowy jest zarazem narzędziem produkcji i zakładem produkcyjnym.

Jeśli byśmy przedsiębiorstwo przewozów samochodowych nazwali „fabryką transportu samochodowego”, to fabryka ta składa się z całego szeregu fabryczek, którymi są poszczególne samochody. Zgrupowanie taboru w tę, czy inną organizację ułatwia, lub wręcz umożliwia produkcję przewozów samochodowych, jednakże przewozów tych nie produkuje przedsiębiorstwo transportu samochodowego samo przez się, lecz produkuje je poszczególne samochody.

Fakt ten umożliwia pozostawienie nawet poszczególnych samochodów na rozrachunku gospodarczym, co szeroko i z korzyścią dla wykorzystania transportu samochodowego jest stosowane w Związku Radzieckim.

Fakt ten świadczy równocześnie o tym, że w transportie samochodowym najważniejszą produkcyjną komórką organizacyjną jest jeden pojazd samochodowy, a w komórkę tej komórki kierownikiem i personelem wykonawczym jest w jednej osobie kierowca tego pojazdu.

Musimy zdać sobie sprawę, jak ważnym pracownikiem jest kierowca samochodowy i w jak wielu wypadkach jest pozostawiany sam sobie w całej działalności produkcyjnej transportu samochodowego. Od kierowcy samochodowego w największej mierze uzależniona jest ekonomika transportu samochodowego. Kierowca samochodowy ma zasadniczy wpływ na wykorzystanie ładowności pojazdu, przebiegu, na utrzymanie pojazdu w gotowości technicznej, na zużycie materiałów eksploatacyjnych: paliwa i ogumienia, na właściwe wreszcie zaspokojenie potrzeb gospodarczych w zakresie produkcji transportu samochodowego.

Radziecki pisarz Rybakow w powieści swojej pt. „Kierowcy” mówi tymi słowami:

„Nie sposób skontrolować tych wszystkich punktów (samochodów pracujących na linii!), ale praca ich musi być dobrze skontrolowana. Zarządzający eksploatacją musi być dość ustepliwy, aby przystosować się do warunków przewozu i dość oporny, aby nie stać się ich niewolnikiem. Powinien mieć duży rozmach, ale nie wolno mu nie zwracać uwagi na najmniejsze nawet drobiazgi, z których składa się praca kierowcy na linii.

JEDEN WÓZ, TO CAŁY TABOR, A CAŁY TABOR — TO JEDEN WÓZ

Musi umieć myśleć, gdyż dwie tony tego, czy innego ładunku mają w istocie najrozmaitszą wagę, w zależności od wartości tego ładunku dla państwa.”)

W tych paru zdaniach zawarta jest wielka treść istoty transportu samochodowego: „jeden wóz — to cały tabor, a cały tabor to jeden wóz”.

Jak więc widzimy, znaczenie kierowcy samochodowego jest dla transportu samochodowego zasadnicze i cała produkcja transportu samochodowego bierze swój początek w produkcji transportowej jednego pojazdu, obsługiwanego całkowicie przez kierowcę.

Zagadnienie to specjalnie pragnęliśmy podkreślić w tym miejscu, ażeby zwrócić uwagę, że cała sprawozdawczość w transporcie samochodowym musi opierać się na sprawozdawczości opracowywanej i uzależnionej od kierowcy samochodowego.

Większość faktów, które w zestawieniu dają obraz eksploatacji taboru, ma miejsce jedynie wobec kierowcy i gdybyśmy chcieli odseparować kierowcę samochodowego od zagadnienia sprawozdawczości, wówczas musieliśmy przydzielić do każdego kierowcy urzędnika, który zajmowałby się sprawozdawczością.

Wykorzystanie pojazdów w czasie, wykorzystanie ładowności pojazdu, przebieg pojazdu w poszczególnych kursach, ilość przewiezionego ładunku, zużycie paliwa i inne jeszcze elementy nieodzowne do określenia pracy przewozowej transportu samochodowego muszą być notowane bezpośrednio po zaistnieniu poszczególnych faktów, czyli muszą być notowane w trakcie pracy pojazdu, w czasie, gdy pojazd jest poza swą bazą, oddarty od personelu administracyjno-urzędniczego.

W innych gałęziach przemysłu narzędzia produkcji są zlokalizowane na pewnym ściśle określonym obszarze, który nazywa się „zakładem produkcyjnym”; w transporcie samochodowym terenem zakładu produkcyjnego są wszystkie drogi, po których porusza się samochód i na których są produkowane przewozy.

Jest rzeczą oczywistą, że w takich warunkach pracy część „biura sprawozdawczego” musi jeździć razem z samochodem i personelem tego „biura”, siłą rzeczy, musi być kierowca samochodowy.

Z powyższych względów sprawozdawczość transportu samochodowego musi brać swój początek z zapisków, czynionych w trakcie pracy pojazdu przez kierowcę samochodu.

CECHY SPRAWOZDAWCZOŚCI

Sprawozdawczość transportu samochodowego, jak i każda inna sprawozdawczość, musi odpowiadać pewnym wymogom, ażeby mogła się stać narzędziem zarządzania transportem samochodowym.

Wymogi stawiane sprawozdawczości, to przede wszystkim: 1) aktualność; 2) jasność; 3) dokładność; 4) zupełność; 5) zwięzłość; 6) prostota.

Omówmy pokrótce te zasadnicze cechy prawidłowej sprawozdawczości:

Aktualność to znaczy, że sprawozdania muszą być sporządzane bezpośrednio po okresie, do którego się odnoszą. Spóźnione sprawozdania z punktu widzenia ich celowości można uważać za niepotrzebne. Niestety, objaw opóźniania się sprawozdawczości, to bardzo często spotykane zjawisko w gospodarce samochodowej. Wielokrotnie można spotkać się z wypełnianiem „kart drogowych” w długi czas po wykonanych jazdach, „hurtem” za cały dzień, albo jeszcze gorzej — za parę dni od razu. Taki objaw jest nie tylko niepożądany, ale wręcz szkodliwy. Pomijając już fakt trudności odtworzenia przebiegu pracy pojazdu, za cały dzień do którego odnosi się karta drogową, wypełniona w opisany sposób, a tym samym fałszywych danych o pracy taboru, to taki tryb sprawozdawczości uniemożliwia operatywne dysponowanie taboru i takie rozłożenie jego pracy, ażeby był w maksymalny sposób wykorzystany.

W opisanym wyżej przypadku widoczne są skutki zdeaktualizowania się sprawozdawczości. Jednocześnie w przypadku tym widzimy, że fakt nieterminowego opracowywania sprawozdań niejednokrotnie jest przyczyną fałszowania sprawozdań.

Fałszowanie sprawozdań należy na równi traktować z fałszowaniem dokumentów, czy pieniędzy. Niestety, dotychczas w transporcie samochodowym patrzy się na ten objaw przez palce i wpisywanie danych do „kart drogowych” na oko w dłuższy czas po zaistnieniu faktu, który w karcie drogowej miał być zarejestrowany, jest tolerowane i nie jest uważane za przestępstwo. Należy zmienić podejście do tej sprawy i tak kierowcy, jak i personel administracyjny transportu samochodowego powinien baczną uwagę zwrócić na terminowe wpisywanie aktualnych i prawdziwych danych do wszelkich sprawozdań z zakresu gospodarki samochodowej.

Jasność — to znaczy, że sprawozdania muszą mieć taką formę, ażeby ci, którzy będą je mieli analizować, sprawdzać, czy też grupować w celu zestawienia dalszych sprawozdań, mieli możliwość od razu zorientować się w działalności obrazowanej przez sprawozdanie.

Te fakty rejestrowane w sprawozdaniu, które są najważniejsze, powinny być specjalnie podkreślone.

Oczywiście jasność sprawozdania zależy w głównej mierze od opracowującego formy sprawozdawcze, jednakże nawet dobrze opracowany formularz może być wypełniony w sposób dwuznaczny i niejasny. Dlatego też konieczne jest, ażeby tak ci, którzy wypełniają formularze sprawozdawcze, jak też i ci, którzy analizują sprawozdania, byli dokładnie obznajomieni z instrukcjami o sporządzaniu sprawozdań i instrukcji tych dokładnie przestrzegali.

Również konieczne jest, ażeby instrukcje do opracowywania sprawozdań były jasne i wyczerpujące. W wielu przypadkach instrukcja dotycząca jednolitych form jakiegoś rodzaju sprawozdania, wydana przez centralną władzę, jest tylko ramowa i inną nie może być, gdyż wszystkich przypadków, mogących mieć miejsce, nie sposób przewidzieć i nie sposób ująć w jednej instrukcji.

W takich przypadkach poszczególne komórki transportowe winny opracowywać w oparciu o instrukcję ramową instrukcje szczegółowe, które będą w sposób jasny i wyczerpujący omawiały sposób opracowywania określonych sprawozdań w danych warunkach pracy taboru.

Dokładność — to znaczy, że sprawozdania muszą zawierać dane rzeczywiste, oparte o zbadane fakty, które miały miejsce. O dokładności mówiliśmy, omawiając aktualność. W tym miejscu podkreślimy tylko, że właśnie dokładność w dużej mierze zależy od instrukcji o opracowywaniu sprawozdań, oraz od znajomości tej instrukcji przez opracowującego sprawozdania.

Dokładność sprawozdań powinna być badana i kontrolowana stale, gdyż dopuszczenie do niedokładnych sprawozdań, pisanych na „widzimisię“, może doprowadzić do zupełnie wypaczonych obrazów gospodarki samochodowej. Wyliczenie pracy przewozowej taboru samochodowego jest uzależnione od całego szeregu wskaźników, zaś wskaźniki te oblicza się na podstawie różnych danych i każda z tych danych wywiera mniejszy, lub większy wpływ na kształtowanie się wskaźników, które z kolei powodują czasem bardzo duże wahania w określeniu pracy przewozowej taboru samochodowego.

Otóż niedokładne podanie danych w sprawozdaniu może spowodować zupełnie mylne określenie produkcji transportowej danego zgrupowania taboru lub pojedynczego samochodu i na podstawie tego niedokładnego sprawozdania mogą być wyciągnięte błędne wnioski, które, wprowadzone w życie, mogą spowodować zgubne posunięcia dla pracy taboru.

Dlatego też kierownicy jednostek organizacyjnych samochodowych powinni specjalnie baczną uwagę zwracać na dokładne wypełnianie sprawozdań i zachować stałą czujność w tym zakresie. Nie wystarczy stwierdzenie, że ta czy inna osoba podpisała sprawozdanie, należy badać, jak sprawozdanie było sporządzane.

Zupełność — to znaczy, że sprawozdania powinny być jak najbardziej wyczerpujące. Innymi mówiąc słowami, powinny zawierać te wszystkie dane, które są potrzebne do przeprowadzenia analizy pracy obiektu sprawozdawczego.

W tym miejscu spotykamy się również z koniecznością dokładnego opracowania formularzy i instrukcji, określających sposób opracowywania sprawozdań.

Często się jednak zdarza w transporcie samochodowym, że formularze i instrukcje są dobrze opracowane i wypełnianie tych formularzy wg instrukcji dałoby wystarczające i pewne podstawy analityczne, jednakże niektóre dane nie są wogóle podawane i rubryki formularzy świecą pustką.

Sprawozdania z zakresu transportu samochodowego są tak pomyślane, ażeby na ich podstawie można było przeprowadzić analizę pracy danego obiektu (pojazdu, lub ich grupy), brak choćby jednej danej uniemożliwia wyliczenie wskaźników i przeprowadzenie analizy.

W sprawozdaniach z transportu samochodowego najczęściej zdarza się właśnie brak najważniejszych danych: kilometrażu i czasu, w czasie którego przebiegała praca taboru. Przyczyną tych złych objawów jest przeważnie brak liczników i zegarków.

Czy zawsze są to przeszkody nie do pokonania? — Nie, raczej prawie zawsze jest to niedocenianie tych dwóch przyrządów w produkcji transportu samochodowego, a są to najważniejsze przyrządy pomiarowe i bez tych przyrządów nie może się obejść prawidłowo zorganizowana gospodarka samochodowa.

Kierownicy transportu i kierowcy samochodowi powinni dbać specjalnie o konserwację i prawidłowe funkcjonowanie omawianych przyrządów.

Zwięzłość — to znaczy, że sprawozdania nie powinny obejmować za dużego zakresu działalności. Może się zdarzyć taki przypadek, a nawet często zdarzają się takie przypadki przy opracowywaniu sprawozdań zbiorczych, że opracowuje się „sprawozdania-tasiełce“. Takie sprawozdania są niejasne i odczytanie ich oraz analiza są wybitnie utrudnione, a czasem wręcz niemożliwe.

Omawiając poprzednie cechy sprawozdawczości mówiliśmy, że sprawozdania powinny być dokładne i wyczerpujące, to znaczy, że powinny zawierać jak najwięcej potrzebnych danych. Zwięzłość sprawozdań oznacza, że nie powinny one zawierać nic ponad potrzebne dane. Podawanie w sprawozdaniach danych dodatkowych, nie powiązanych z treścią sprawozdania i w niczym nie ułatwiających analizy, jest wyłącznie skomplikowaniem sprawozdań i spowodowaniem ich nieczytelności.

Jak powiedzieliśmy wyżej, najczęściej objaw ten zdarza się przy opracowywaniu sprawozdań zbiorczych, w których sprawozdawca, zamiast syntetycznych, już przeanalizowanych danych, chce podać wszystkie dane zawarte w sprawozdaniach, na podstawie których opracowuje sprawozdanie zbiorcze.

Oczywiście i w tym przypadku wiele zależy od obowiązujących form sprawozdawczości i odpowiedniego instruktora.

Prostość — to znaczy, że sprawozdania powinny być jak najmniej skomplikowane i że poszczególne dane powinny wynikać jedno z drugich, będąc jednocześnie z sobą powiązane.

Skomplikowanie sprawozdawczości przez wyliczenia, które są albo niepotrzebne, albo ostate o skomplikowane wzory, utrudnia analizę. Oczywiście przy dość skomplikowanej produkcji transportu samochodowego nie można mieć zupełnie prostych sprawozdawczości, zrozumiałej od razu dla laika; jednakże formularze sprawozdań powinny być tak skonstruowane, ażeby tworzyły logiczną całość i dla pracownika transportu były łatwe w odczytaniu.

Pewne skomplikowanie sprawozdawczości z zakresu transportu samochodowego każe nam zwrócić szczególnie baczną uwagę na kwestię szkolenia i instruowania wszystkich pracowników transportu samochodowego, którzy opracowują sami sprawozdania, względnie którzy analizują sprawozdania. Jednym słowem pracownicy transportu samochodowego muszą umieć „pisać“ sprawozdania i muszą umieć „czytać“ sprawozdania.

ANALIZA SPRAWOZDAWCZOŚCI

Nawet najlepiej sporządzone sprawozdanie, odpowiadające wszelkim wymogom, omówionym poprzednio, nie będzie przedstawiało żadnej wartości, jeśli nie będzie przeanalizowane, a na podstawie tej analizy i wyciągniętych z niej wniosków nie będą poczynione kroki w celu usunięcia wszelkich złych objawów w eksploatacji taboru, ujawnionych przez sprawozdanie.

Sprawozdania nie opracowuje się w celu kronikarskim, w celu zarejestrowania jedynie i stwierdzenia, że fakty pewne zaistniały; sprawozdania sporządza się w celu stwierdzenia prawidłowości lub nieprawidłowości przebiegu faktów, których sprawozdanie dotyczy i w celu wyciągnięcia stąd odpowiednich wniosków na przyszłość.

Niestety często się zdarza, że sprawozdania pozostają bez analizy i są tylko i jedynie dopełnieniem formalności narzuconej z góry.

Niejednokrotnie widzimy bardzo ładnie poukładane w segregatorach karty drogowe, czy inne sprawozdania z zakresu gospodarki samochodowej, lecz niestety nikt do nich nie zagląda, nikt nie wyciąga z nich odpowiednich wniosków. Takie podejście do sprawozdawczości jest podejściem biurokratycznym, bezdusznym, szkodliwym i trzeba z nim bardzo ostro walczyć.

Każde sprawozdanie z zakresu transportu samochodowego, obejmujące wyniki pracy pojedynczego pojazdu, lub grupy pojazdów, powinno być przeanalizowane przede wszystkim pod następującymi kątami widzenia:

- 1) zgodności sprawozdania z obowiązującą instrukcją o sporządzaniu danego rodzaju sprawozdania, o czym mówiliśmy, omawiając dokładność i zupełność sprawozdania;
- 2) wykorzystania zdolności przewozowej pojazdów, których dane sprawozdanie dotyczy; to znaczy że należy przeanalizować wszelkie wskaźniki względnie inne dane, które mają wpływ na kształtowanie się wskaźników i zbadać, dlaczego taką, a nie inną wielkość dane te posiadają;
- 3) właściwości zastosowania pojazdów samochodowych do danego rodzaju przewozów; to znaczy, że należy przeanalizować rodzaj i charakter dokonanego i wykazanego przewozu. Należy zbadać czy właściwe było, ażeby przewóz ten był wykonany przy pomocy samochodu może można było i należało przewozu tego dokonać innym rodzajem środka transportowego, a jeśli tak, to dlaczego tego nie wykonano i co trzeba zrobić, aby w przyszłości uniknąć takich przypadków;
- 4) prawidłowości zastosowania odpowiedniego typu pojazdu do charakteru pracy przewozowej, jaką wykonywał i ładunku, jaki przewoził;
- 5) jeśli przedmiotem badanego sprawozdania jest nie pojedynczy pojazd lecz cały tabor, to należy również przeanalizować, czy w danym okresie był nadmiar, czy niedobór pojazdów i co było tego faktu przyczyną.

Na podstawie przeprowadzonej przede wszystkim w kierunkach wyżej wskazanych analizy oraz na podstawie wniosków wyciągniętych z tej analizy powinny być wydane zarządzenia i powinny być poczynione kroki w następujących kierunkach:

- 1) podniesienia wydajności taboru poprzez poprawę poszczególnych współczynników i poprzez usunięcie przeszkód, stojących na drodze do uzyskania lepszych współczynników;
- 2) przerzucenia niektórych przewozów na inne rodzaje środków transportowych, bardziej właściwych do wykonywania określonego rodzaju przewozów;
- 3) dostosowania pojazdów do wykonywanej pracy przewozowej drogą adaptacji technicznej, lub użycia innych pojazdów do określonych przewozów;

- 4) zwiększenia lub zmniejszenia ilości zatrudnionych przy danej pracy pojazdów;
- 5) zmian organizacyjnych, mogących usprawnić pracę transportu samochodowego na odcinku, będącym przedmiotem analizy.

Analiza sprawozdawczości nie może zatrzymać się na stwierdzeniu faktu, że powiedzmy, praca przewozowa była taka a taka, dlatego że współczynnik wykorzystania przebiegu, był taki a nie inny. Analiza sprawozdawczości musi sięgać głębiej, musi odkryć bezpośrednie przyczyny, wpływające na kształtowanie się poszczególnych wskaźników, musi rozpoznać te przyczyny i dokładnie je zbadać ze wszystkich stron.

Dopiero tak przeanalizowane sprawozdanie jest dobrym sprawozdaniem, które staje się orężem w socjalistycznym planowaniu.

KONSTANTY TARNOWSKI (Warszawa)

Transport rurociągowy produktów naftowych

Specyficzne własności produktów naftowych, będących materiałami płynnymi, wywierają oczywiście piętno na sposobie ich transportu. Obok transportu wodnego (morskiego i śródlądowego) oraz lądowego (kolejowego i samochodowego) spotykamy się przy produktach naftowych z całkowicie swoistym rodzajem przewozu, a mianowicie transportem rurociągowym.

Istota tego transportu opiera się na fizycznych właściwościach ciał płynnych i gazowych, pozwalających na ich przepływ w rurze w wypadku zaistnienia różnicy poziomów lub ciśnień. W praktyce ruch transportowanych rurociągiem płynów uzyskuje się najczęściej przez różnicę ciśnień otrzymaną dzięki włączeniu do rurociągu odpowiednich pomp.

Rurociąg spełnia rolę zarówno drogi, po której odbywa się przewóz, jak i środka przewozowego. Podobne połączenie dwóch zasadniczych elementów transportu powoduje, że w pewnych warunkach koszty przesyłania produktów naftowych rurociągiem są znacznie niższe w porównaniu z innymi rodzajami przewozu. Z tego względu rurociąg może i powinien stanowić instrument w walce o obniżenie kosztów na odcinku transportu naftowego. Spełnienie jednak przez rurociąg tego zadania wymaga zaistnienia szeregu warunków, które stanowią ogólnie omówione w dalszej części niniejszego artykułu.

Do budowy rurociągów stosuje się w większości wypadków rury stalowe. Niekiedy możliwe jest zastosowanie innego materiału, jak np. rur z azbesto-cementu, co pozwala na znaczną oszczędność stałą. Średnice rur są różne w zależności od typu rurociągu, jego planowanej przepustowości itp., wahając się ok. 30 mm do ok. 800 mm. Grubość ścian rur jest uzależniona od średnicy rury oraz planowanego ciśnienia transportowanej cieczy w rurociągu. Przy rurociągach naftowych stosuje się cały szereg metod łączenia poszczególnych rur. Stosowane dotychczas połączenia rur na gwint lub na mufy są jednak obecnie coraz częściej wypierane przez połączenia spawane.

Rurociąg posiada odpowiednie zawory, pozwalające na odizolowanie stosunkowo krótkich odcinków linii w wypadku konieczności przeprowadzenia napraw itp. Wskazane jest również umieszczanie zaworów po obu stronach skrzyżowania rurociągów z rzeką lub linią kolejową. W rurociągach transportujących benzynę konieczne jest wbudowanie odpowiednich urządzeń, pozwalających na wkładanie skrobaczek, które przechodząc przez rurociąg usuwają powstałą wewnątrz niego rdzę. Rdza oraz inne zanieczyszczenia zostają następnie oddzielone od paliwa w specjalnych filtrach, również umieszczonych na linii rurociągowej. Bezpośrednio przed filtrem zostaje zwykle umieszczona studzienka osadowa.

Zarówno rurociągi podziemne, jak i nadziemne muszą być odpowiednio zabezpieczone przed korozją. Zagadnienie walki z korozją stanowi ważne zadanie konstruktora rurociągu. Stosowane jest nakładanie na rurociąg powłoki asfaltu lub innych organicznych środków ochronnych.

Korozji zapobiega się również przez powlekanie rury metalową powłoką ochronną. Wewnętrzna korozja rurociągu jest zwalczana przez dodawanie odpowiednich inhibitorów do transportowanych produktów.

Linia rurociągową jest wyposażona w pompy, których ilość i wydajność zależy od profilu terenu oraz planowanej przepustowości rurociągu.

Przy projektowaniu, budowie oraz eksploatacji rurociągu naftowego należy stale pamiętać o łatwopalności transportowanych nim produktów, zabezpieczając się odpowiednio przed możliwością pożaru.

Podstawowym kryterium podziału rurociągów naftowych jest rodzaj transportowanych nimi materiałów płynnych. Rozróżniamy:

- a. rurociągi ropne — używane do transportu surowca,
- b. rurociągi produktowe — używane do transportu jednego lub więcej gotowych produktów naftowych.

Z punktu widzenia spełnianych zadań zasadniczych dzielimy rurociągi na:

- a. rurociągi magistralne,
- b. rurociągi doprowadzające,
- c. rurociągi pomocnicze.

Rurociągi magistralne są to dłuższe linie (zwykle ponad 50 km), łączące rejony produkcji ropy z rafineriami (względnie portami załadowniczymi) lub, przy transporcie gotowych produktów naftowych, ośrodki produkcji z centrami konsumpcji. Zadaniem rurociągów magistralnych jest transport głównej masy ropy lub paliw płynnych na dużych odległościach. Mogą być one przyrównane do głównych linii kolejowych zapewniających transport towarów na zasadniczych kierunkach ruchu.

Rurociągi doprowadzające mają za zadanie doprowadzenie ropy lub gotowych produktów naftowych z miejsc produkcji do rurociągu magistralnego, celem dalszego transportu do ostatecznego miejsca przeznaczenia. Oczywiście długość i przepustowość poszczególnych rurociągów doprowadzających jest stosunkowo niewielka.

Typowym zastosowaniem rurociągów doprowadzających jest transport ropy z pól naftowych. Ropa przechodzi z poszczególnych szybów rurociągami doprowadzającymi do rurociągu magistralnego, którym zostaje przelączana do rafinerii względnie do morskich, rzecznych lub lądowych baz nalewcznych. Przepływ ropy przez rurociągi doprowadzające na polach naftowych położonych w terenach górzystych, odbywa się przeważnie metodą grawitacyjną, tj. bez użycia pomp.

W pewnych wypadkach stosuje się odprowadzenie produktów transportowych rurociągiem magistralnym odrębnymi rurociągami do kilku punktów odbiorczych. Rurociągi te określimy jako rurociągi doprowadzające.

Rurociągi pomocnicze obsługują transport ropy i produktów naftowych wewnątrz rafinerii i składów naftowych wszelkich typów.

Dalszym kryterium podziału rurociągów może być sposób ich umieszczenia w terenie. Pod tym kątem widzenia dzielimy rurociągi na:

- a. rurociągi nadziemne,
- b. rurociągi podziemne,
- c. rurociągi podmorskie.

Odpowiedź na pytanie czy lepsza jest budowa rurociągu nadziemnego czy podziemnego może być dana jedynie na podstawie analizy warunków lokalnych. Każde z tych dwu rozwiązań posiada oczywiście swoje wady i zalety.

Rurociągi nadziemne posiadają następującą charakterystykę:

- są wystawione bezpośrednio na działanie atmosferyczne,
- zajmują sobą niejednokrotnie poważny areal terenu, który w wypadku konstrukcji podziemnej mógłby być użytkowany inaczej (np. pod uprawę),
- wymagają mniejszych kosztów budowy (specjalnie o ile nie posiadają izolacji termicznej),
- pozwalają na szybsze wykrywanie i naprawę uszkodzeń.

Bezpośrednia styczność z atmosferą powoduje szybszą korozję rurociągu, a przede wszystkim wyrównywanie się temperatury produktu z temperaturą zewnętrzną. W miesiącach zimowych pociąga to za sobą niebezpieczeństwo zamarzania produktu i, co za tym idzie, nieuchronienia rurociągu. Z tego powodu rurociągi nadziemne wymagają zastosowania odpowiedniej izolacji termicznej. Charakterystykę poszczególnych rodzajów izolacji podaje tablica Nr 1.

TABLICA NR 1.

CHARAKTERYSTYKA POSZCZEGÓLNYCH RODZAJÓW IZOLACJI TERMICZNEJ 1)

Typ rurociągu	Wskaźnik sprawności termoizolacyjnej
Idealnie izolowany rurociąg całkowicie nieoddający ciepła do otoczenia	100
Rurociąg podziemny izolowany powłoką węglanu magnezu grubości 32 mm	87
Rurociąg podziemny bez powłoki izolacyjnej	58
Rurociąg nadziemny izolowany powłoką węglanu magnezu grubości 32 mm	80
Rurociąg nadziemny bez powłoki izolacyjnej	0

Rurociągi nadziemne znajdują największe zastosowanie na liniach magistralnych w krajach o klimacie gorącym (np. Środkowy Wschód), wykluczającym możliwość dłuższych okresów niskiej temperatury. Poza tym konstrukcje nadziemne posiadają szereg rurociągów doprowadzających ropę w zagłębiach naftowych.

Rurociągi podziemne, pomimo nieco większych kosztów budowy, są oczywiście znacznie częściej stosowane. Dzięki mechanizacji prac należyte zorganizowana budowa rurociągu podziemnego nie trwa o wiele dłużej niż budowa linii nadziemnej.

Głównymi zaletami rurociągów podziemnych są:

- naturalna izolacja termiczna, zabezpieczająca transportowane produkty przed zamarznięciem,
- mniejsze, niż przy rurociągach nadziemnych, niebezpieczeństwo zewnętrznych uszkodzeń mechanicznych,
- niezamawianie terenu, który może być nad przebiegającym pod ziemią rurociągiem wykorzystany na inne cele.

Naturalna izolacja termiczna, zapewniona przez ziemię, posiada dla transportu rurociągowego produktów naftowych znaczenie zasadnicze. W klimacie umiarkowanym przeciętna temperatura poszczególnych miesięcy roku na głębokości 50 cm pod powierzchnią ziemi nie spada nigdy poniżej 0°C, natomiast na głębokości 1 m najniższa przeciętna miesięczna wynosi ponad 2°C.²⁾

W wypadku zagłębienia rurociągu poniżej 60 cm może nastąpić nad nim normalna kultura gleby.

Rurociągi podziemne są najczęściej spotykanym typem na liniach magistralnych w krajach o klimacie umiarko-

wanym. W wielu wypadkach stosuje się je również na liniach doprowadzających i pomocniczych. Rurociągi podmorskie są specjalnym typem rurociągów. Są to przeważnie rurociągi pomocnicze w portach, dzięki którym możliwe jest ładowanie tankowców bez potrzeby przybijania do brzegu. W pewnych wypadkach stosuje się magistralne rurociągi podmorskie na stosunkowo niewielkich odległościach.

Założeniem budowy rurociągu jest jego opłacalność w stosunku do innych rodzajów transportu naftowego. Przy porównywaniu kosztów transportu różnymi środkami przewozowymi na danej trasie pod kątem widzenia ewentualnej budowy rurociągu należy przeprowadzić analizę następujących elementów:

- a. Koszty inwestycji poszczególnych rodzajów transportu,
- b. Koszty eksploatacji,
- c. Zużycie stali dla wykonania inwestycji przy poszczególnych rodzajach transportu. Zagadnieniu temu poświęca wiele uwagi fachowa literatura radziecka.
- d. Hościowe zaangażowanie pracowników — dla rurociągów mniejsze, niż przy innych rodzajach transportu.

Cechą charakterystyczną rurociągu jest stosunkowo wysoki koszt budowy przy stosunkowo niskich późniejszych kosztach eksploatacji. W tych warunkach założeniem opłacalności budowy rurociągu jest dostatecznie duża ilość produktu, która będzie nim transportowana.

Zapewnienie odpowiedniej ilości transportowanego produktu jest oczywiście stosunkowo proste przy transporcie ropy z pól naftowych do rafinerii. Przyjmując, że nie nastąpi jakieś nieprzewidziane wyczerpanie złóż w danym rejonie roponośnym, można z dużą dozą prawdopodobieństwa obliczyć konieczną zdolność przepustową rurociągu, w ramach której będzie on całkowicie wykorzystany. Planowana zdolność przepustowa rurociągu ropnego (magistralnego) powinna odpowiadać zdolności przerobowej rafinerii zaopatrywanej za jego pośrednictwem w surowiec.

Z punktu widzenia techniki transportu identyczne problemy występują przy rurociągowym transporcie ropy ze źródeł jej wydobywania do portów morskich celem dalszego przewozu tankowcami. Bazy załadowcze w portach powinny oczywiście posiadać odpowiednią pojemność zbiornikową, pozwalającą na nieprzerwywanie pracy rurociągu w wypadku pewnych opóźnień przybycia tankowców, jak również pozwalającą na równoczesny załadunek kilku (kilkunastu) tankowców bez konieczności ich przetrzymywania.

Nieco prostszy jest transport ropy z portu wyładawczego (do którego jest ona dowożona tankowcami) do rafinerii położonej w głębi kraju. Transport ogranicza się do przetłoczenia ropy pomiędzy dwoma punktami: tankowcowa baza wyładawcza — rafineria. Wystarcza w tym wypadku budowa jedynie rurociągu magistralnego bez budowy sieci rurociągów doprowadzających, jak to ma miejsce przy transporcie ropy z pól naftowych.

Zagadnienie opłacalności budowy rurociągu staje się bardziej skomplikowane przy transporcie gotowych produktów naftowych. Punktami wyjściowymi rurociągu są w tym wypadku rafinerie, wytwarzające dane produkty, lub porty morskie wzgl. rzeczne, do których zapewniona jest stała i harmonijna dostawa tankowcami. Punktami końcowymi będą ośrodki o dużej konsumpcji produktów naftowych (duże miasta, ośrodki przemysłowe). Na ogół jednak nawet duża koncentracja spożycia produktów naftowych w jednym rejonie nie daje podstaw kalkulacyjnych dla budowy rurociągu przeznaczanego do transportu tylko i wyłącznie jednego produktu.

Ażeby zapewnić opłacalność budowy linii stosuje się w wielu wypadkach transport różnych produktów naftowych tym samym rurociągiem. Możliwe jest transportowanie tą samą linią rurociągową szerokiego wachlarza produktów naftowych bez obawy wzajemnego zmieszania i, co za tym idzie, zanieczyszczenia oraz bez straty czasu roboczego. Różne produkty zostają pompowane rurociągiem bezpośrednio po sobie bez potrzeby rozdzielania ich ładunkiem wody lub w inny sposób. Założenia właściwego zastosowania tej metody są następujące:

¹⁾ Na podstawie W. A. Prituła „Transport Niefti i Gazu”. str. 55.

²⁾ W. A. Prituła op. cit. str. 55

- a. szybkość przepływu produktu w rurociągu musi wynosić co najmniej 1 m/sek.
 - b. rurociąg musi być w swym przekroju poprzecznym całkowicie wypełniony danym produktem.
- Odbiór na stacji końcowej, polegający na kolejnym kierowaniu napływających produktów do właściwych zbiorników, jest oparty na kontrolowaniu ich ciężaru właściwego wzgl. koloru. Metoda powyższa pozwala na transportowanie tym samym rurociągiem szeregu paliw naftowych — od benzyn lotniczych do olejów napędowych (gazowych) o viskozie nie przekraczającej ok. 2° Englera przy 20°C.

Reasumując należy ponownie podkreślić, że rurociąg może i powinien być instrumentem w walce o obniżenie kosztów transportu naftowego. Jednakże właściwe zastosowanie rurociągu wymaga wnikliwej analizy warunków w jakich będzie on pracował oraz szczegółowego porównania z kosztami alternatywnych możliwości transportu na danej trasie.

Literatura:

- Czerniak I. L. — „Nefitazy“, Moskwa 1947.
 Kupcow I. G. — „Transportowanie ropy, kerosinu i gazu do azbocementnym truboprowodom“, Moskwa 1946.
 Pritula W. A. — „Transport ropy i gazu“, Moskwa 1948.
 Tichonrawow N. W. — „Nefit“, Moskwa 1949.

Mgr STANISŁAW DOBROWOLSKI (Warszawa)

Komfort i wygoda podróży lotniczej

Komfort i wygoda podróży wynikają z zachowania szeregu warunków, które można podzielić na dwie grupy: 1) techniczno-eksploatacyjne, 2) organizacyjne.

Warunki techniczne komfortu podróży zależą z jednej strony od takich elementów, jak np. atmosfera, właściwości aerodynamiczne samolotu, z drugiej — od umiejętności pokonywania trudności przy pomocy odpowiednich urządzeń technicznych i praktyk eksploatacyjnych. Warunki organizacyjne polegają na stworzeniu takiej organizacji podróży i obsługi pasażera, aby zapewnić mu przebieg zamierzonej trasy przy minimum znużenia, kłopotu i zdenerwowania, a więc na walce ze zmęczeniem pasażera.

Ankieta przeprowadzona w 1947 roku przez jedno z przedsiębiorstw przewozu lotniczego dostarcza ciekawego materiału do poznania skarg pasażerów, a zatem przyczyn powodujących niezadowolone z podróży powietrznej. Układ procentowy przeszedł 2600 zażeń wygładał następująco:

- I. obsługa biletowa — (rezerwacja miejsc — 13%, zła informacja — 5,5%, zachowanie się personelu — 33%, brak miejsc — 1,9%, inne — 0,6%), razem — 26,3%;
- II. obsługa przewozowa — (obsługa bagażu — 6,6%, uszkodzenie bagażu — 4,8%, dojazdy na lotnisko 3,5%, urządzenia biur miejskich i portów lotniczych — 2,2%, bagażowi — 0,7%), razem — 17,8%;
- III. posiłki — dożywianie pasażerów — (mała ilość — 0,8%, zła jakość — 2,5%, napoje — 0,6%, inne — 4,1%) razem: — 8,0%;
- IV. przełot — (temperatura kabiny — 2,0%, stewardess'y — 1,6%), razem — 3,6%;
- V. opóźnienia — (odwołania lotów — 4,8%, loty opóźnione przy starcie lub przybyciu — 11,4%, utrata połączeń — 2,5%, inne miejsce lądowania — 3,5%) razem — 22,2%;
- VI. żądanie zwrotu kosztów — (za zagubiony bądź uszkodzony bagaż — 4,1%, uszkodzona odzież — 2,4%, inne — 10,5%) razem 17,0%;
- VII. różne — 5,1%.

W grupie warunków techniczno-eksploatacyjnych na pierwszy plan wybija się szybkość podróży. Znużenie pasażera zależy w głównej mierze od czasu trwania podróży. Im podróż krótsza, tym — przy zachowaniu wszystkich innych warunków — mniejsze zmęczenie.

Wiele spośród właściwości technicznych samolotu obciąża pasażera szeregiem dolegliwości. Skargi podróżnych w tym zakresie układają się w następującej kolejności:

- 1) choroba powietrzna, która jest wynikiem „rzucania“ samolotu w czasie niepokojnej atmosfery;
- 2) zaburzenia ucha środkowego, będące skutkiem zmiany ciśnienia w czasie szybkiego wznoszenia się lub opadania samolotu;
- 3) temperatura i wilgotność powietrza: zbyt niskie lub zbyt wysokie, ewentualnie nadmierne ich wahania;
- 4) zapachy, przeciągi spowodowane nierównym rozdziałem i niedostateczną ilością wentylowanego powietrza;
- 5) zawroty głowy, nudności i inne symptomy braku tlenu;

- 6) nerwowość przy starcie i trudności w rozmowie wywołane nadmiernym hałasem;
- 7) dolegliwości spowodowane zetknięciem się z wirującymi częściami;
- 8) znużenie wywołane nieodpowiednimi urządzeniami do siedzenia lub spania.

Choroba powietrzna oraz pewne zaburzenia wzrokowe i inne są rezultatem ruchów i przyspieszeń, którym poddany jest samolot w locie.

Przyspieszenia — którym ulega samolot, mogą występować w trzech formach: 1) przyspieszenia liniowego, w wypadku zmiany szybkości, przy starcie i lądowaniu; 2) przyspieszenia pod kątem do kierunku lotu; 3) przyspieszenia odśrodkowego, jak np. przy zwrocie.

Dominującą przyczyną choroby powietrznej jest przyspieszenie liniowe w kierunku pionowym. Dodatkowymi powodami choroby powietrznej są bodźce wzłowe i ruchowe. Przyczyny natury psychologicznej odgrywają również pewną rolę (np. napięcie i strach). Zbyt wysoka temperatura w kabinie, zła wentylacja nagromadzenie nieprzyjemnych zapachów dają w skutkach zwiększenie szans zachorowania. Picie alkoholu przed lotem osłabia odporność organizmu na chorobę powietrzną. Należy również unikać potraw wywołujących gazy w żołądku. Objawami choroby są zawroty głowy, bledność, pocenie się, nudności i wymioty.

Przedsiębiorstwa przewozu lotniczego stosują szereg środków mających na celu zmniejszenie tej, bodaj że największej niedogodności podróży samolotem. Wprawdzie nie ma obecnie środków przeciwdziałających liniowemu przyspieszeniu w kierunku pionowym, jednak przywrócić różne metody zmniejszania innych bodźców wywołujących chorobę. Wymienić tu można:

- 1) urządzenia do utrzymywania ciśnienia w kabinie; pozwalają one wykonywać loty na dużej wysokości i uniknąć zaburzeń atmosferycznych;
- 2) automatycznego pilota; zmniejsza on, przez precyzję swej pracy, ruch poprzeczny i podłużny samolotu;
- 3) ulepszoną wentylację usuwającą nagromadzone zapachy;
- 4) regulowanie temperatury w kabinie;
- 5) wybór alternatywnych dróg powietrznych w celu uniknięcia złej pogody;
- 6) odpowiednie zestawienie produktów podawanych pasażerom;
- 7) dostarczenie pasażerom rozrywk, które by odwróciły ich uwagę od symptomów choroby powietrznej;
- 8) stosowanie specjalnych środków farmaceutycznych, np. hyocywiny; jakkolwiek nie są one 100% pewne w działaniu, oddają jednak duże nierzaz usługi.

Należy dodać, że na szczęście procent osób, podlegających chorobie powietrznej w silnym stopniu, jest niewielki i wynosi ok. 0,01. Po kilku podróżach organizm wielu pasażerów wytwarza naturalną odporność na chorobę.

Jednym z najważniejszych czynników zwiększających komfort podróży lotniczej jest wprowadzenie lotów na dużej wysokości. Wysokość lotu musi być tak dobrana, aby samolot leciał powyżej warstw atmosferycznych ulegających zmianom. Oczywiście, latać na dużej wysokości można tylko przy dużych odległościach. Przy lotach średnio-i krótkodystansowych sposobem uniknięcia burz-

liwej pogody jest wybór innej drogi. Nieraz, przy małych odciśnięciach, i to będzie niemożliwe.

Dla lotów na wysokości powyżej 2,5 tys. m. niezbędne jest stosowanie sztucznego dopływu tlenu dla pasażerów i załogi. Maski tlenowe, używane np. przy przelotach przez góry, w zasadzie nie nadają się do stosowania w lotnictwie komunikacyjnym. Jediną właściwą metodą jest montowanie w samolocie urządzeń do regulowania ciśnienia. Urządzenia takie, ze względów ekonomicznych, buduje się tylko w samolotach dużych, a więc przystosowanych do lotów dalekodystansowych. Nie tylko pociągają one za sobą dość duże koszty, lecz również obciążają ciężar całkowity samolotu wzrostem ok. 1% do 2%, a zatem zmniejszają ciężar handlowy.

Uczucie ciepła lub zimna doznawane przez pasażera — a zatem komfort podróży — zależy od czterech czynników:

- 1) temperatury powietrza;
- 2) wilgotności;
- 3) szybkości ruchu powietrza;
- 4) promieniowania w kabinie na zewnątrz lub do wewnątrz.

System ogrzewania kabiny może posiadać, jak wykazała praktyka eksploatacyjna, szereg defektów. Wymienimy tu:

- 1) nierównomierne rozmieszczenie ciepłego powietrza i płynące stąd różnice temperatur w różnych częściach kabiny;
- 2) nadmierne wysuszenie powietrza; rezultatem jest podrażnienie skóry, oczu i górnych części dróg oddechowych;
- 3) nadmierna szybkość przepływu powietrza w niektórych częściach kabiny;
- 4) niedostateczna ilość ciepła wytwarzanego przez aparaturę ogrzewalniczą, zwłaszcza w warunkach lotów zimowych lub na dużych wysokościach.

Aparatura wentylacyjna winna być tak pomyślana, aby dostarczać świeżego powietrza w ilości: co najmniej 10—12 m³ na minutę na pasażera. Otwory wentylacyjne powinny być tak rozmieszczone, aby nie narażały pasażerów na zbyt ciepłe lub suche prądy powietrza. Kabina powinna posiadać urządzenia do usuwania nagromadzonych zapachów. Wilgotność powietrza w kabinie musi być utrzymywana w granicach 25 do 50%. Wszystkie wyżej wymienione urządzenia noszą nazwę aparatury klimatyzacyjnej.

Hałas słyszany w kabinie wywiera szereg ujemnych efektów na komfort podróży:

- 1) strach, jako reakcję na huk silników przy starcie;
- 2) działanie hałasu na ucho;
- 3) trudności rozmowy;
- 4) znużenie, wywołane hałasem i związanym z nim napięciem nerwowym;
- 5) oszołomienie i senność;
- 6) potrzebę pewnego czasu po zakończeniu podróży na pokonanie skutków hałasu.

Hałas docierający do pasażera może być zmniejszony przede wszystkim przez odpowiednie projektowanie samolotu oraz stosowanie materiałów izolacyjnych, które utrudniają rozchodzenie się hałasu i absorbują dźwięki. W samolotach posiadających urządzenia do regulowania ciśnienia problem izolacji łączy się z zagadnieniem uszczelnienia kabiny, jak również z kwestią utrzymania w samolocie odpowiedniej temperatury. Dla samolotów dalekodystansowych maksymalne natężenie hałasu nie powinno przekraczać 80 do 85 decybelów (przy starcie) i utrzymywać się musi na poziomie nie wyższym od 55 do 60 decybelów i 1200 do 2400 drgań na sekundę. Natężenie hałasu docierającego do wnętrza samolotu nie może stanowić przeszkody w swobodnej rozmowie pasażerów.

Wibracje mają swe źródło przede wszystkim w silnikach i śmigłach. Pasażerowie odczuwają skutkiem wibracji ogólne wyczerpanie oraz znużenie wzroku. Stwierdzono, że organizm ludzki jest bardzo czuły na wibracje. Przykreść, sprawiana wibracją jest odczuwana przy pomocy zmysłu dotyku, słuchu i wzroku.

Konstruktorzy usiłują zmniejszyć wibracje przez zastosowanie różnych środków, jak np. zmniejszanie przekroju śmigieł, zwiększanie sztywności kadłuba zwłaszcza przez wzmocnienie dziobu samolotu, instalowanie przy fotelach urządzeń absorbujących wibracje, solidne umocowanie wszelkich przedmiotów w samolocie (popielniczek, motywów dekoracyjnych itp.). Wprowadze-

nie do komunikacji pasażerskiej samolotów odrzutowych zredukuje bardzo znacznie niedogodność płynącą z wibracji. Przy samolotach odrzutowych nie ma bowiem, występujących w samolotach klasycznych, głównych źródeł wibracji. Helikoptery natomiast, w obecnym stadium rozwoju, odznaczają się dużym natężeniem wibracji. Badania wykazały, że wymagania wygody pasażera nakazują ograniczenie wibracji do 1200 drgań na minutę, przy amplitudzie 0,051 milimetra.

W urządzeniu wnętrza samolotu na pierwszy plan wysuwa się zagadnienie urządzeń do siedzenia. Po wielu badaniach i doświadczeniach przyjął się w przeważającej mierze typ fotela pojedynczego, bądź bliźniaczego. Oparcie musi być odpowiednio wysokie, aby zapewnić podporę dla głowy. Pożądane jest dawanie oparcie bocznych dla głowy. Umożliwia to wygodną drzemkę. Kształt fotela musi zapewniać maksymalną wygodę przez takie ułożenie ciała, aby możliwie najmniejsza była ilość napiętych mięśni. Fotele są z zasady zaopatrzone w dźwignie, poruszane spustem ukrytym w poręcz; przy ich pomocy można nadawać oparciu kilka położeń, mniej lub więcej nachylonych. Istnieją fotele zapewniające do 21 rozmaitych położeń.

Odnosnie ustawienia foteli dyskutowana jest kwestia, czy pasażer winien siedzieć przodem, czy tyłem do kierunku lotu. Szereg racji przemawiałoby za położeniem tylnym (np. względy bezpieczeństwa w razie zetknięcia z ziemią przy przymusowym lądowaniu), jednak ze względu na ogólną niechęć podróżnych do jazdy tyłem przyjęło się położenie twarzą do kierunku lotu. Opracowano typy foteli, które przez odpowiednie ułożenie zostają zamienione w miejsca sypialne.

Pod względem ilości miejsca przypadającego na jednego pasażera samolot jest w pozycji pośredniej między autobusem (0,54 — 0,79 m³ na pasażera) i pociągiem (2,2 — 5,3 m³).

Istnieją typy samolotów komunikacyjnych z barami o kilkunastu miejscach. Pod względem przestrzeni przypadającej na pasażera najlepiej prezentują się hydroplany.

Kabina powinna być wyposażona w szereg urządzeń, jak ustępy, umywalnie z odpowiednim zapasem wody. W większych samolotach znajdują się spiżarnie, lodówki termosy i urządzenia kuchenne.

Każdy samolot musi być zaopatrzony w apteczkę podręczną.

Zadowolenie pasażera i jego nastrojów w czasie podróży zależą także od odpowiedniego zaprojektowania wnętrza kabiny, szczegółów dekoracyjnych, koloru ścian, firanek, popielniczek. Konieczne jest też przewidywanie półek dla podręcznego bagażu i lektury; zwłaszcza przy lotach dalekodystansowych. Otwory okienne powinny być tak pomyślane, aby zapewnić pasażerowi możliwość obserwacji.

Przedsiębiorstwa przewozowe dbają o dostarczenie pasażerom rozrywek na pokładzie samolotu i w czasie oczekiwania na odlot. Przy każdym fotelu — w samolotach do nocnych lotów — powinna być lampka umożliwiająca czytanie bez przeszkadzania innym. Przedsiębiorstwa dostarczają bardzo często pasażerom gazet, czasopism i broszur propagandowych. Wiele samolotów jest zradiofonizowanych. Niektóre posiadają małe głośniki indywidualne, wmontowane w oparcie fotela. W długich lotach wyświetlane są filmy, dostarczane gry towarzyskie, np. szachy itp.

Podobnie urządzone poczekalnie zawierają lekturę, wystawy aktualności, kina, bufety, kioski gazetowe itp.

Przykładem takiego wzorowego urządzenia jest lotnisko w Rużnach w Pradze. Samoloty i poczekalnie winny być zaopatrzone w głośniki, przez które personel informuje pasażerów o sprawach podróży, postępach lotu itp.

Przy dalszych lotach przedsiębiorstwa przewozu powietrznego dostarczają pasażerom bezpłatnych posiłków. Skala ich jest różna — od niewielkiej przekąski do dwukrotnego obiadu z szampanem. Jakość i podanie potraw muszą być wyborowe.

Szereg'em wymienionych rozrywek i udogodnień administruje specjalny funkcjonariusz przedsiębiorstwa: steward lub stewardessa. Zadanie tego pracownika jest bardzo odpowiedzialne. Staranna obsługa pasażera, dokładna i cierpliwa informacja, uśmiech i uprzejmość wpływają w znacznym stopniu na poczucie komfortu, doznawane przez podróżnego.

ZDZ. JĘDRZEJOWICZ (Sopot)

Nowy polski charter węglowy

Z dniem 1 kwietnia 1951 roku został wprowadzony dla eksportu polskiego węgla nowy charter pod nazwą „Polcon”. Charter ten, którego inicjatywę stworzenia rzucił polski przemysł węglowy, jest wynikiem kilkuletniej pracy Polskiej Komisji Charterowej, powołanej do życia przez Ministerstwo Handlu Zagranicznego i składającej się z przedstawicieli Ministerstwa Handlu Zagranicznego i Ministerstwa Żeglugi, przemysłu węglowego i sfer portowych. Ze strony zagranicznej przy ustalaniu tekstu nowego charteru występowała Konferencja Bałtycka (The Baltic and Maritime Conference, Copenhagen, reprezentująca interesy zagranicznych armatorów) oraz federacja skandynawskich importerów węgla w imieniu odbiorców polskiego węgla. Ostateczny tekst charteru został zatwierdzony przez Documentary Committee of the Chamber of Shipping of the United Kingdom, która to instytucja tradycyjnie patronuje wydawnictwom związanym z transportem morskim.

Nowy polski charter węglowy został wprowadzony w miejsce używanego powszechnie dla załadunku z portów polskich, charteru BALTCO, który jest charterem angielskim, zawierającym oczywiście cały szereg klauzul specyficznych dla eksportu węgla z Wielkiej Brytanii.

W celu dostosowania charteru BALTCO do warunków polskich trzeba było wprowadzać stale cały szereg dodatkowych klauzul.

Bezpośrednio po drugiej wojnie światowej w pierwszym okresie wznowienia eksportu polskiego węgla BALTCO nie szkodził bezpośrednio interesom polskiego eksportu, lecz w miarę rozwoju i rozszerzania się stosunków handlowych, ze względu na ogólny ekonomiczny interes całości eksportu węgla trzeba było przystąpić do ułożenia nowych warunków.

Charter BALTCO z licznymi zmianami i dodatkowymi klauzulami przyjmowany był raczej niechętnie przez armatorów, co powodowało w konsekwencji wzrost stawek frachtowych z portów polskich, a co za tym idzie, godziło bezpośrednio w cenę uzyskiwaną przez polski przemysł węglowy na rynkach zagranicznych.

Układając nowy charter należało mieć na względzie interesy naszego eksportu, dobro naszych portów, zainteresowania armatorów oraz interesy odbiorców zagranicznych. Należało również usunąć z charteru wszelkie klauzule nie mające praktycznego zastosowania, a raczej teoretycznie ochraniające załadowcę i charterujących od odpowiedzialności, gdyż klauzule te były balastem, wywołującym u armatorów wątpliwości i obawy co do sprawnego i taniego załadunku statku.

Wydaje się, że ostateczna redakcja nowego polskiego charteru w znacznym stopniu problemy te rozwiązała.

Pokróćce ujęte charakterystyczne zmiany i uzupełnienia jakie wprowadzono w tekst nowego polskiego charteru w stosunku do charteru BALTCO wraz z dodatkowymi klauzulami dla portów polskich, przedstawiają się ujęte w kolejności tekstu drukowanego następująco:

Charter POLCON precyzuje zasadę podziału naszych portów na zespoły administracyjne: Gdańsk-Gdynia, Szczecin-Swinoujście, Ustka-Darłowo-Kołobrzeg.

Prawo wskazania ostatecznego portu załadowania ograniczone jest do momentu, kiedy statek podejdzie na redę w Gdyni lub w Swinoujściu. Dla małych portów wyznaczenie portu załadowania musi nastąpić równocześnie z potwierdzeniem stemu. Tego rodzaju ujęcie daje armatorom pewność, że statek nie będzie przedysponowany w ostatniej chwili na znaczną odległość.

Określenie ilości ładunku ujęte jest odmiennie niż w Balconie i przewiduje marżę 5% mniej lub więcej od ilości, na którą statek został zafrachtowany w opcji armatora.

Zamiast tony angielskiej (1016 kilogramów) przyjętej za podstawę obliczeń w BALCONIE — POLCON przewiduje tonę metryczną. Oznaczać to może w praktyce pewne podwyższenie frachtu, lecz przez wzgląd na dostosowanie się do obowiązującego u nas systemu metrycznego i znaczne ułatwienie kalkulacji, zdecydowano się na oderwanie

od tradycji angielskich, które były pewnym anachronizmem w odniesieniu do tej części Europy.

Innym anachronizmem, z którym rozprawiono się ostatecznie, była kwestia obowiązku udzielania przez załadowców kapitanowi zaliczki frachtowej do wysokości 1/3 sumy frachtu (\$ 2b Balconu). Armatorzy wykorzystywali ten paragraf w celu uzyskiwania bezpłatnego kredytu teoretycznie od załadowców, a w praktyce od maklerów, co było koncesją nieuzasadnioną na rzecz kapitalistycznej zagranicy. Nowy charter wyraźnie nakłada obowiązek na armatorów przekazania z góry funduszy na pokrycie wydatków portowych, zostawia jednakowoż otwartą możliwość pobrania kosztów przez zaliczkę wpisaną w konosamencie.

Inowacją korzystną dla obu stron, to jest armatorów i załadowcy jest wprowadzenie zamiast przewidywanego w BALCONIE 8-dniowego notice'u — dwóch notice'ów, to jest przybliżonego 10-dniowego i definitywnego 5-dniowego.

Skrócenie o 3 dni definitywnego notice'u ułatwia armatorom dysponowanie statkami a przybliżony notice 10-dniowy i ostateczny 5-dniowy dają załadowcy właściwe podstawy do rozplanowania dopływu węgla do portów i przygotowania załadunku.

Zmieniono również godziny, od których będzie liczenie dni postoju statku w porcie. Według BALCONU obowiązywała godz. 6 rano, obecnie 7, przez wzgląd, że pierwsza szychta pracy w porcie zaczyna się o tej porze.

Nowy charter przewiduje możliwość wręczenia notice'u kapitańskiego załadowcom każdego dnia roboczego pomiędzy godzinami 9 a 16, nie czyniąc w przeciwieństwie do Balconu wyjątku dla sobót, w którym notice przyjmowano jedynie do godz. 13. Czas liczy się od godz. 7 rano roboczego dnia następnego. Pewną koncesję dla armatorów stanowi paragraf przewidujący możliwość wręczenia notice'u z redy, o ile statek przybył przed godziną 13 dnia roboczego i z przyczyn niezależnych od siebie nie został wprowadzony do portu (brak pilotów, holowników, miejsca przy nabrzeżu itd.). W takim przypadku czas liczy się od godz. 7 rano następnego dnia tak samo, jakby notice był faktycznie wręczony.

Dla załadowców ważnym postanowieniem w nowym charterze jest możliwość nieuznania statku jako gotowego, o ile ładownie nie są należycie oczyszczone. Ma to szczególne znaczenie przy ładunkach węgla przeznaczonych do krajów na południe od Zatok Biskajskich.

Przerwy w liczeniu godzin przysługujących na załadunek ograniczono do niedziel i rzeczywistych świąt łącznie ze świętem górnika w dniu 4 grudnia, rezygnując z dotychczasowej praktyki liczenia przerwy niedzielnej od soboty po południu do poniedziałku 6 rano, jak to przewidywał Balcon zgodnie z angielskim zwyczajem weekendu. Jednocześnie sprecyzowano sporną sprawę liczenia godzin efektywnych w razie rozpoczęcia załadunku przed czasem przysługującym na załadunek oraz w czasie pracy w ciągu niedziel i świąt.

Spórą dalszą koncesją na rzecz armatorów w stosunku do postanowień Balconu, a właściwie do sposobu ich interpretowania w portach polskich, jest rozwiązanie kwestii czasu zużytego na bunkrowanie. Sprawa ta wywoływała zawsze wiele zastrzeżeń ze strony armatorów i była jednym z punktów stosowanych jako dowód nieatrakcyjności naszych portów. POLCON znosząc ograniczenia co do ilości bunkru pobieranego przewiduje, że czas zużyty na bunkrowanie w ogóle nie będzie liczony, chyba że kapitan da zlecenie bunkrowania w ściśle przez siebie sprecyzowanym i wybranym czasie. W tym ostatnim wypadku czas bunkrowania będzie doliczony do czasu dozwolonego na załadunek niezależnie czy czynność ta przeszkadzała w ładowaniu, czy nie. Takie postawienie sprawy niewątpliwie zmniejszy ingerencję kapitanów w sprawy rozplanowania załadunku i bunkrowania i należy przypuszczać, że usuną skargi armatorów na praktykę naszych portów w tej dziedzinie.

W celu przeciwdziałania częstym w praktyce wypadkom podawania przez armatorów nieścisłych danych odnośnie

pozycji, ilości ładunku, bunkru itd., wprowadzono specjalną klauzulę określającą ją „misrepresentation“, na mocy której załadowca może obciążyć armatora ewentualnymi kosztami postoju wagonów lub barek.

Kwestię zmiany miejsca ładowania statku w porcie rozwiązano w ten sposób, że przesunięcie z pod kranów lub taśmowców na inne miejsce, o ile może być dokonane przy pomocy cum, polerów i wind okrętowych, odbywa się zawsze na koszt i ryzyko armatora. Ewentualne przeholowanie statku w porcie przy użyciu holowników i pomocy pilota obciąża tę stronę, która zażądała przeholowania.

W klauzuli o dewiacji nie zmniejszono zasadniczo uprawnień kapitana statku, dodano jednakowoż uwagę, że kapitan uprawnienia swe powinien wykorzystywać w „rozsądnych granicach“.

Wprowadzono do tekstu POLCONU szereg klauzul specjalnych jak General Paramount Clause, Both to Blame and Collision Clause oraz tzw. Amended Jason Clause.

Charter BALTCON nie zawierał ani klauzuli wojennej, ani lodowej. W tekście POLCONU wprowadzono szczegółowo ujętą klauzulę wojenną, klauzulę ładowe natomiast odnoszące się do portu załadunkowego i wyładunkowego i noszące charakter opcyjny, dołączono na specjalnie sporządzonej dodatkowej karcie uzupełniającej charter.

Na tej samej dołączonej karcie wydrukowana jest nowa skala załadowcza, obowiązująca od 1 kwietnia 1951 roku wyłącznie dla statków charterowanych na warunkach POLCONU.

Poniżej przytoczona tabela porównawcza zawierająca dane odnośnie dawnej i nowej skali obowiązującej w portach polskich jak również normy załadowcze w portach węglowych zagranicznych pozwoli na zorientowanie się w tym zagadnieniu.

Ilość ładunku ton	Dawna skala obowiązująca w Polsce łącznie z BALTCON		Nowa skala polska łącznie z POLCON	W. Brytania Niemcy Holandia
1	2	3	4	5
	Szwecja Dania Norwegia Finlandia Islandia	inne kraje		
Węgiel				
poniżej 500	48	72	48	48
501—1000	60	72	59	60
1001—1500	72	81	69	72
1501—2000	84	90	78	84
2001—2500	108	108	86	108
2501—3000	108	108	86	108
3001—3500	132	117	102	120
3501—4000	132	126	111	132
4001—4500	156	144	120	stosownie do umowy
4501—5000	156	144	129	
5001—5500			135*)	

Jak wynika z tabeli porównawczej normy załadowcze węgla w portach polskich uległy znacznemu podwyższeniu i są one obecnie nieco wyższe niż stosowane na Zachodzie.

Nowa skala załadowcza mobilizuje porty do wyłączonej pracy, a jej ustalenie w tej wysokości było jedynie możliwe w wyniku wydajnej i ofiarnej pracy polskiego robotnika portowego.

Tak wyglądają w ogólnych zarysach, gdyż ramy tego artykułu nie zezwalają na bardziej szczegółową analizę.

*) Za każde dalsze rozpoczęcie 500 ton dodaje się 6 godzin

zniany jakie przeprowadzono w warunkach załadowania i transportu polskiego węgla eksportowego.

Inicjatywa ułożenia nowego charteru węglowego, jak wspomniano na wstępie, została rzucona przez przemysł węglowy Polski Ludowej, charter węglowy Polcon, jest już drugim z kolei po charterze rudowym Orecon dokumentem transportowym, wydanym po wojnie przez polski handel zagraniczny i dostosowanym ściśle do warunków w portach polskich.

Dziela tego dokonano w stosunkowo krótkim okresie czasu, jaki upłynął od ukończenia działań wojennych, a jeśli uprzytomnimy sobie, że w Polsce z okresu międzywojennego ani razu nie spróbowano nawet uzyskać warunków transportowych, odpowiadających polskiemu potrzebom gospodarczym, to fakt wprowadzenia dwóch nowych wyżej wspomnianych charterów nabiera specjalnego znaczenia.

Poszczególne kapitalistyczne koncerny węglowe w Polsce z przed roku 1939, rywalizujące ze sobą i dążące wyłącznie do osiągnięcia maksymalnych korzyści doraźnych, nigdy nie były w stanie spojrzeć na zagadnienie eksportu węgla polskiego w skali ogólnopaństwowej. Odrodzony przemysł węglowy w Polsce powojennej zrozumiał rychło, że nie wystarczy zorganizować jedynie wydobycia i sprzedaży węgla, ale że temu podstawowemu artykułowi eksportu polskiego trzeba zabezpieczyć również właściwe warunki załadowania i transportu.

Wyrazem tych idei i dążeń jest właśnie ułożenie i wprowadzenie w życie nowego charteru węglowego, czego dokonano pomimo znacznych trudności, jakie stały na drodze. Zasadniczą wtyczką było stworzenie takich warunków, by przez jasno sprecyzowane klauzule, dogodne dla wszystkich stron, a więc załadowców, armatorów i odbiorców węgla, uzyskać jak najtańsze warunki przewozu i co się z tym łączy bezpośrednio, optymalnie najwyższe ceny za węgiel eksportowy na rynkach światowych.

Charter POLCON jest pomyślany, jako charter czysty, to jest wyłączający wszelkie nieuzasadnione obciążenia oraz świadczenia na rzecz osób trzecich, nie biorących bezpośredniego udziału w transakcji przewozu. Świadczenia takie w formie wygórowanej premii za pośpiech (despatch money), opustu w miejsce ważenia, (in lieu of weighing) address comission etc., powodują wydatne podwyższenie stawki frachtowej. Specjalnie, jeżeli chodzi o premię za pośpiech, armatorzy mają tendencję uwzględniania przy kalkulacji podróży najgorszej ewentualności i zabezpieczając się, żądają nieproporcjonalnie wysokich stawek. Godzi to bezpośrednio w interesy polskiego przemysłu węglowego pomimo, że znaczną większość węgla eksportowego sprzedaje się na warunkach fob porty polskie i, że fracht płaci charterujący zagraniczny. Wysoka stawka frachtowa jednakowoż wpływa niekorzystnie na uzyskiwaną cenę za węgiel eksportowy.

Standardowy formularz kontraktu sprzedaży węgla polskiego tzw. POLSCAN 1950 w jednej z klauzul narzuca kupującym węgiel fob stosowanie do przewozu tzw. czystego POLCONU właśnie w celu utrzymania frachtów na właściwym poziomie.

Już po ukazaniu się charteru POLCON i po wprowadzeniu go w życie podniosły się pewne, nieliczne zresztą głosy krytyki twierdzące, że udzielono szeregu koncesji armatorom, przeważnie zagranicznym i że nie wiadomo czy koncesje te kiedykolwiek zostaną zrekompensowane. Nie wydaje się, żeby krytyka ta była uzasadniona. Koncesje na rzecz armatorów, jeżeli można to tak nazwać, zostały poczynione świadomie z myślą, że przyniosą one z biegiem czasu znacznie przewyższające je korzyści. Poza tym nie należy zapominać, że wprowadzenie POLCONU przyniosło i załadowcom, to jest Centrali Zbytu Węgla, uregulowanie i usprawnienie całego szeregu momentów nad wyraz ważnych i życiowych.

Kilka miesięcy, jakie upłynęły od wprowadzenia charteru POLCON, nie dają oczywiście pełnego obrazu jego oddziaływania na rynek frachtowy, zwłaszcza, że okres ten zbiegł się z nienotowaną od dawna ogólną podwyżką frachtów w żegludze. Trzeba sobie zdać sprawę, że POLCON jest obliczony na znacznie dalszą metę i dopiero po pewnym okresie obserwacji będzie można wysnuć właściwe wnioski z jego zastosowania.

Ogólnie można już obecnie stwierdzić, że POLCON spotkał się z przychylnym przyjęciem zarówno ze strony ar-

matorów, jak i odbiorców polskiego węgla za granicą. Najbardziej pozytywnie ustosunkowali się od samego początku armatorzy i odbiorcy skandynawscy, ale i inne kraje z kolei chętnie zmieniają dotychczasowe warunki charterowania statków na warunki POLCONU.

Charakterystycznym przyczynkiem popularyzacji POLCONU jest zastosowanie go wkrótce po wprowadzeniu go w życie przez charterujących francuskich na załadunki węgla do Francji z bałtyckich portów Związku Radzieckiego. Ładunki te charterowane były dotychczas na warunkach

charteru MEDCON, a w celu uzyskania obniżki płatnych frachtów strona kupujących francuskich postanowiła zastosować czyste warunki POLCONU.

Pojawiły się też pewne próby ze strony zagranicznej wypaczania intencji czystego POLCONU przez zmienianie i dopisywanie do tekstu drukowanego szeregu klauzul dodatkowych. Przeciwno tym poczynaniom bardzo energicznie wystąpiła Konferencja Bałtycka, a na przyszłość będzie niewątpliwie zadaniem Centrali Zbytu Węgla dobilnowanie, by fakty takie nie miały miejsca.

M. HUGET (Gdynia)

Dalsze uwagi o ryzykach

(Część II)

B. Ogień. Wiemy¹⁾ wszyscy, co to jest ogień i nie uważamy, aby zachodziła potrzeba jego bliższego definiowania. W ubezpieczeniach ogniowych sprawa wygląda na idealnie prostą, ale praktyka ubezpieczeń morskich nie omieszkala i tego zagadnienia skomplikować. Ten stan rzeczy wynika z nieporównanie starszej i bogatszej tradycji ubezpieczeń morskich. Balastu takiego ubezpieczenia ogniowe — twór czasów nowożytnych — nie znają. W ubezpieczeniach morskich nie ma wprawdzie również żadnej potrzeby sięgania do takich czy innych komentarzy i autorytetów, aby móc urobić sobie pojęcie o istocie i rozmiarze odpowiedzialności asekuratora, ponieważ szczęśliwie wszystkie prawa wszystkich narodów ryzyko to i mianem nie wymieniają a ogień jest sam w sobie „causa causans” bez względu na to czy powstał na morzu, czy gdzieś indziej i czy pozostaje (i w jakim?) związku z daną wyprawą morską — to jednak tak jest tylko w zasadzie, a to z przyczyny, którą omówimy poniżej:

1. Ubezpieczenia ogniowe wszystkich krajów uznają w całej pełni odpowiedzialność asekuratora nawet w wypadkach nieumyślnego spowodowania ognia przez samego ubezpieczonego lub jego zastępców i to nawet wtedy, gdyby ponosił za ich czyny pełną prawną odpowiedzialność. W zakresie ubezpieczeń morskich, sprawę tę zdaje się stawiać podobnie tylko doktryna angielska, która ogranicza się do wyłączenia jedynie odpowiedzialności za szkody spowodowane „rozmyślnym przestępczym działaniem” ubezpieczonego. Normy prawne innych krajów (szczególnie południowych o najstarszej tradycji morskiej i — co jest najcharakterystyczniejsze — o nie najlepszej opinii ich dzisiejszego stylu pracy na morzu) ujmują to zagadnienie o wiele restrykcyjniej, posuwając się nawet do traktowania pokrycia wypadków powstałych z nieumyślnego — nawet działania ubezpieczonego jako niemoralnego i sprzeciwiającego się porządkowi publicznemu. Niemieckie normy prawne mówią już nie tylko o „rozmyślnym” działaniu ale i o „niedbalstwie”. Podobnie stawiają sprawę radzieckie warunki ubezpieczeń morskich a prawo francuskie mówi tylko o odpowiedzialności asekuratora za ogień „losowy”. Jeśli dołączymy do tego uwagi, że w niektórych kodeksach tulają się dziś jeszcze echa więzi prawnej pomiędzy ubezpieczonym załadowcą a załogą statku, jako pochodzącą od niego z jego wolnego „wyboru”, to możemy sobie wyobrazić śliskość i tego, tak pozornie prostego problemu, chociaż np. już kodeks niemiecki więzi także nie przewiduje, postanawiając wyraźnie, że „ubezpieczony nie jest odpowiedzialny za postępowanie załogi jako takiej”. Warunki ubezpieczeniowe francuskie — w zrozumieniu tej ciężkiej i niezasłużonej — w porównaniu z sytuacją prawną ubezpieczonego w ubezpieczeniach ogniowych — zaostrożonej i utrudnionej sytuacji ubezpieczonego w ubezpieczeniach morskich — przewidują (w całkowitej derogacji od odnośnych norm prawnych), że kapitan, który by zawinił dany wypadek a był równocześnie właścicielem czy też współwłaścicielem prowadzonego przez się statku, jest uprawniony do 50% odszkodowania pod tym warunkiem, oczywiście, że wypadek nie był wynikiem działania rozmyślnego.

2. Systemy ubezpieczeniowe wszystkich krajów wprowadzają dalsze ograniczenia odpowiedzialności asekuratora przez wyłączenie jego odpowiedzialności w tych wszyst-

kich wypadkach, gdy ogień był wynikiem „ukrytej wady” towaru albo — jak to nazywają inni — „właściciel” towaru. Szkoda taka może być spowodowana przez nieodpowiedni stan towaru (np. załadowanie go w stanie mokrym, co może spowodować z kolei zagrzanie się towaru w ładowni i wybuch pożaru, a to może być w następstwie interpretowane, jako „przewinienie” ubezpieczonego i „wada” towaru) albo przez niewłaściwe opakowanie (brak zabezpieczenia przed padającymi iskrami) albo wreszcie przez pewne procesy chemiczne, wywołane warunkami podróży (słaba wentylacja ładowni, jej zatłuszczenie, wydzielanie się gazów zapalnych etc.). I wtedy, chociażby szkody te nie dały się przewidzieć, chociażby były niezależne zupełnie od woli czy działania ubezpieczonego, asekurator jest zwolniony od odpowiedzialności, chyba że w odnośnej pol’sie postanowiono wyraźnie inaczej i wyłączono imiennie ryzyko samozapalenia.

3. Z drugiej strony nadmienić należy, że to, co dla jednego towaru będzie „samozapaleniem” to dla ładunku sąsiedniego, czy dla statku, będzie to tylko ryzykiem „ognia”, innymi zatem słowy, że na ekscepcję (choćby tylko milejącą) z tytułu wyłączenia ryzyka „samozapalenia” asekurator może się powołać tylko wobec własnego ubezpieczonego i to tylko wtedy, gdy ubezpieczony obiekt „sam w sobie” był przedmiotem i terenem „samozapalenia”. Spróbujmy to zilustrować na takim prostym przykładzie: Statek wiezie ładunek pełnookrętowy węgla, składający się z 2 partii A i B. W czasie drogi ładunek A ulega samozapaleniu. Założmy, że zarówno statek, jak i oba ładunki węgla były ubezpieczone u jednego i tego samego asekuratora, przy czym ani jedna, ani druga partia węgla nie była pokryta z włączeniem ryzyka „samozapalenia”. Założmy dalej, że pożar powstały w partii A przenosi się na drugą partię B, w wyniku czego, zarówno statek jak i oba ładunki ulegają całkowitemu zniszczeniu. — Asekurator odmówił odszkodowania właścicielowi partii A a świadczyć będzie w całej rozciągłości właścicielowi statku i zainteresowanym w ładunku B, i to pomimo faktu, że i ten ładunek nie był od ryzyka „samozapalenia” pokryty.

C. Ryzyko „piratów”, zbójców, złodziei. Ryzyko to jest dzisiaj raczej mniej istotne. Ograniczmy się jedynie do stwierdzenia, że wszystkie te pojęcia zakładają akty ludzi pojedynczych, czy też pewnych ich grup, działających jedynie i wyłącznie w swoim własnym, osobistym interesie materialnym. Uszkodzenia statku czy towaru w wyniku jakichś działań o charakterze politycznym czy społecznym (akcje sabotażowe, rekwizycje czy konfiskaty w ramach wojen domowych, czy zamieszek, powstałych na podłożu społecznym czy politycznym etc.) do tej kategorii ryzyk nie należą. Dodajmy jeszcze — dla porządku — że pojęcie „złodziei” nie obejmuje ryzyka kradzieży „zwykłej”, ale suponuje działanie gwałtowne lub też połączone z groźbą dla życia czy zdrowia osób napadniętych (rabunek, kradzież z włamaniem) i to z wyłączeniem czynu kogokolwiek z załogi czy pasażerów.

D. Ryzyko „wyrzucenia za burtę”. Radzieckie warunki ubezpieczeniowe ryzyka tego nie przewidują w przeciwieństwie do norm prawnych innych ustawodawstw świata, które ryzyko to przerzucają na asekuratorów bez zastrzeżeń. Takie stanowisko norm prawnych radzieckich nie kluczowe, oczywiście, odpowiedzialności asekuratora, o ile „wyrzucenie za burtę” było aktem awarii wspólnej, w czym

¹⁾ patrz Część I zamieszczona w numerze X/51.

stanowisko to jest zgodne z normami prawnymi, regulującymi zagadnienia awarii wspólnej w innych krajach morskich.

Należy jednak zaznaczyć, że jeśli chodzi o ładunki „pokładowe”, przewożone na pokładzie bez „uświadczenia” taki sposób przewożenia sankcji zwyczaju morskiego albo też jeśli chodzi o ładunki niebezpieczne lub przedstawiające specjalny typ ryzyka, to pomimo istnienia tego ryzyka w analizowanym przez nas zespole ryzyk pokrytych, ryzyko to winno być specjalnie do polisy dodatkowo włączone, aby, w wypadku sporu, nie mógł zaistnieć zarzut, że zrzucenia za burtę dokonano dla innych celów aniżeli te, które mogły — jako niebezpieczeństwo morza — grozić ubezpieczonemu towarowi. Weźmy np. załadowaną na pokład maszynę, która rozluźniła się w swych umocnieniach i grozić może uszkodzeniami nadburcia lub nadbudówek pokładowych, w wyniku czego kapitan — aczkolwiek nie byłoby podstaw istotnych do traktowania tego czynu, jako aktu awarii wspólnej — decyduje się, dla uniknięcia szkód własnych statku, na zrzucenie jej z pokładu, gdyż nie ma możliwości należytego zabezpieczenia jej umocnień. Albo też weźmy dalszy przykład kwasów żrących, których opakowanie „popuściło” a wyciekające kwasy mogłyby poważnie uszkodzić pokład lub inne ładunki, etc.

E. Ryzyko „nierzetelności kapitana lub załogi”. Zagadnienie to jest bardzo interesujące a wiele już, bardzo wiele, atramentu zużyto na skomentowanie tego ryzyka. W żadnym może innym zagadnieniu „ryzyko” nie istnieją tak wielkie rozbieżności pomiędzy normami prawnymi poszczególnych krajów, a także pomiędzy ich praktyką ubezpieczeniową, jak w tym właśnie wypadku. Nie sądzimy jednak, aby w warunkach żeglugi nowoczesnej, wyrosłej już ze swych „korsarskich” powojaków, ryzyko to było specjalnie drażliwe. Wystarczy powiedzieć, że radzieckie warunki ubezpieczeniowe ryzyka tego nie przewidują zupełnie.

Weźmy jednak jeden przykład praktyczny: przypuśćmy, że polisa nie przewiduje ryzyka „kradzieży” czy „ograbienia”, „manka” lub „niedostarczenia”, i przypuśćmy dalej, że przesyłka została ograbiona przez kapitana lub załogę, to, jeśli ubezpieczony zdoła ten fakt udowodnić, asekurator będzie odpowiadał z tytułu włączenia ryzyka „nierzetelności kapitana lub załogi”, o ile oczywiście ryzyko to było włączone wyraźnie do pokrycia i o ile normy prawne włączenia tego ryzyka (jak to jest właśnie w niektórych krajach) wyraźnie nie zakazują, jako sprzeciwiającego się społecznej moralności i porządkowi publicznemu.

I na tym zakończmy nasze studium warunków i postanowień typowej polisy na ubezpieczenie morskie.

*

Mówiliśmy przedtem o „ryzykach”, jako przyczynach szkód a więc o wypadkach „morskich”. Wydawało by się na pierwszy rzut oka, że omówienie — nawet szkicowe — tego tematu zakończyć winno nasze rozważania analityczne, zmierzające do wyrobienia sobie poglądu na sprawę charakteru i rozmiaru odpowiedzialności asekuratora za szkody. Gdyby wszystkie sprawy na tym wysoce skomplikowanym świecie były jasne i proste, można by rzeczywiście na tym rozważania nasze zakończyć. Tak jednak, niestety, nie jest — a oto przykład:

Statek przechodząc w odpowiedniej bliskości skalistych płycizn przybrzeżnych jest przedmiotem ataku samolotów nieprzyjacielskich. Starając się uniknąć rzucanych nań nieustannie bomb, statek idzie „zygzakiem” i w czasie jednego z takich właśnie manewrów nadziewa się na skały i tonie wraz z całym ładunkiem.

Zapytajmy teraz: co było przyczyną szkody, tj. utraty statku i ładunku? odpowiedź niewątpliwie, że rozbicie się statku o przybrzeżne skały. A co było powodem tego nieszczęsnego nadziania się na skały? Ataki samolotów nieprzyjacielskich.

A teraz postawmy sobie pytanie: który z asekuratorów winien odpowiadać za te szkody? Czy ten, który ubezpieczał „ryzyka morskie”, do jakich niewątpliwie należałoby najechnie na skały, czy też ten, który pokrywał ryzyka „wojenne” a więc działań wojennych, do jakich znowu niewątpliwie zaliczyć należy ataki nieprzyjacielskich samolotów?

Czyż byśmy zastanawiać się również musieli nad „przyczynami przyczyn” tych szkód, tj. nad przyczynami samych wypadków? W przeciwnieństwie do wypadków awarii wspólnej, te dalsze „przyczyny przyczyn” nie są w ubez-

pieczeniach morskich rzeczą obojętną, toteż pytanie, który z asekuratorów jest zobowiązany do świadczenia, wymagać będzie analizy i rozstrzygnięcia.

Spotkałem się osobiście z twierdzeniem jednego z bardzo „wtajemniczonych” ubezpieczeniowców, że przecież, jeśli mamy pokryte np. ryzyko „niedostarczenia” (używane jest również określenie „zaginięcia”, ale ja, osobiście wolę — jako najlepiej oddający sens tego ryzyka — termin „zniknięcia”) to przyczyna tego faktu „zniknięcia” jest najzupełniej obojętna i jakiegokolwiek dochodzenia — poza tymi, które służyłyby do sprawdzenia s ł u s z n o ś c i wniesionej pretensji odszkodowawczej a więc do ustalenia „braku” przesyłki — byłoby całkowicie zbędne.

Jeśli by takie twierdzenie miało być istotnie słuszne — czym, jak zaraz zobaczymy, wcale nie jest — to wtedy każdy brak, chociażby miał być on skutkiem wyraźnie wyłączonego przez polisę ryzyka, podlegałby odszkodowaniu. I tak np. w świetle postanowień zanalizowanej przez nas polisy, ryzyko „politycznych” piratów czy też ryzyko działań wojennych jest wyraźnie wyłączone. Założmy teraz, że statek został przez takich to właśnie piratów w drodze zatrzymany a ładunek skonfiskowany. Czy zatem — pytamy — w tej sytuacji, tj. nawet przy umownym włączeniu ryzyka „niedostarczenia” asekurator będzie zobowiązany do świadczenia? Nie, ale właśnie dlatego, aby móc tak rzec, asekurator ma prawo i obowiązek (choćby tylko wobec swoich ko — czy reasekuratorów) przeprowadzenia dochodzeń i to choćby tylko w sensie negatywnym tj. — jak w przytoczonym przez nas przykładzie — dla stwierdzenia, że „zniknięcie” przesyłki nastąpiło bez wytłumaczenia a w każdym razie nie w wyniku przyczyny, z ubezpieczenia umownie czy też milcząco (a więc „z samego prawa”) wyłączonej.

Weźmy drugi przykład: do naszej znajomej polisy dołączamy ryzyka „manka” (a więc, jak gdyby, „częściowo zniknięcia”). Czy wystarcza, dla uzasadnienia słuszności reklamacji odszkodowawczej, dokonanie działania arytmetycznego, polegającego na odjęciu wagi wyładowanej od wagi załadowanej i wyprowadzenie różnicy?

Nie, bo czyż mógłby asekurator odpowiadać za takie „zniknięcie” we wszystkich wypadkach a więc nawet i wtedy, gdy manko to miało swoją wyraźną i jedyną przyczynę w utlenieniu się materiałów lotnych wskutek niewystarczającego opakowania albo, gdyby manko to pozostawało w granicach „normalnego ubytku” (a więc „właściwość” czy „wada” samego towaru), albo gdyby manko to było następstwem najechnia statku na minę lub ostrzelania przez statek nieprzyjacielski, a ryzyka te nie byłyby wyraźnie pokryte?

Weźmy trzeci przykład: do ubezpieczenia, wyłączającego ryzyko „działań i zarządzeń wojennych”, włączone jest ryzyko „połamania”. Wiemy już, że połamanie, które nie podpadałoby pod pojęcie „przewinienia” ubezpieczonego (np. niewłaściwe opakowanie) ani podnormalny, zwyczajowy „łom” w czasie odnośnego transportu, a które byłoby następstwem jednego z wypadków przez nas zanalizowanych poprzednio, jest pokryte objęte nawet wtedy, gdyby polisa o ryzyku „połamania” wyraźnie nie wspominała. Włączenie za takiego ryzyka obejmuje dodatkowo i inne przyczyny, nieprzewidziane wyraźnie przez polisę, jak np. wskutek oberwania się hiwu, nieostrożnego przetaczania skrzyń etc. Ale jeśli by przypuśćmy — statek na zarządzenie władz wojskowych musiał natychmiast opuścić port (np. w przewidywaniu nalotu samolotów nieprzyjacielskich i w obawie zbombardowania statku i „zakorkowania” w ten sposób portu) i dlatego byłby zmuszony do wyładowania towaru w jak najszybszym tempie i bez zachowania koniecznych środków ostrożności a ten fakt stałby się jedyną i wyłączną przyczyną poniesionych przez towar szkód, to trudno byłoby uczynić asekuratora morskiego odpowiedzialnym za szkody wynikłe z „połamania” i to nawet pomimo wyraźnego włączenia tego specjalnego ryzyka, bo czyż to nie raczej asekurator „wojenny” winien za te szkody odpowiadać?

W praktyce zadania te — niezmiennie ważne i wymagające dużego zasobu wiedzy i wiadomości fachowych — rozwiązują komisarze awaryjni, których praca polega nie tyle na ustaleniu rozmiaru szkody (aczkolwiek pracę tę z reguły również wykonują), gdyż do tego celu mogą i bywają przez nich powoływani rzeczoznawcy o odpowiednich kwalifikacjach technicznych — ile właśnie na przeprowadzeniu badań i dochodzeń, co do przyczyn i okoliczności, w wyniku których dana szkoda powstała, a więc zbadania

— w możliwie najszerszych rozmiarach — łańcucha czy zespołu przyczyn, które na powstanie danej szkody się złożyły.

Jeśli jednak — przyjmijmy — ten cały łańcuch czy zespół przyczyn jest już nam doskonale znany, to jak mamy obecnie ustalić, która z tych przyczyn będzie dla ustalenia i rozstrzygnięcia kwestii odpowiedzialności miarodajna? która z tych przyczyn decydować ma o tym, czy za daną szkodę ma odpowiadać asekurator ryzyk „wojennych” czy też ryzyk „morskich”? Czy istnieją jakieś dla tego celu kryteria, czy też „złote” formułki?

Niby tak, ale oto jak ta sprawa naprawdę wygląda:

Anglicy są dumni z powszechnie u nich uznawanej i stosowanej zasady „patrz na przyczynę najbliższą a nie na odległą”. Zasada ta, jak i wiele innych mniej lub więcej mądrych rzeczy, nie jest żadnym ich wynalazkiem, ale, jak zresztą samo już — bardziej znane — brzmienie łacińskie tej reguły „causa proxima non remota spectatur” wskazuje, zawędrowała do nich z kontynentu, z południa. Ale dziś już tylko jeszcze oni dufnie oświadczają, że „żadna zasada morskiego prawa ubezpieczeniowego nie jest lepiej ustalona” jak właśnie zasada o przyczynie „najbliższej”. Formułce tej hołdował i kontynent tak długo, jak tylko się to dało, tj. tak długo, dopóki złożoność zjawisk nowoczesnego obrotu morskiego nie podała jej w wątpliwość. Pomyślana, jako zasada praktyczna, ucinająca z góry — przy pewnym ryzyku dla sprawy rzeczywistej i rzetelnej słuszności, ale z beczenną korzyścią dla jasności i szybkości praktyki — wszelkie zbyt daleko idące dochodzenia i dociekania, odpowiadała i odpowiada bez reszty przede wszystkim zmysłowi praktycznemu Anglików, ich niechęci do zbyt finezyjnej i oderwanej spekulacji a przede wszystkim dlatego, że stanowiła i stanowi jedną z realiów dawnych epok, co się tak znakomicie zgadza z ich konserwatyzmem.

Zasada ta — jak na to jej istotny i literalny tekst niedwuznaczny wskazuje — była skonstruowana i interpretowana, jako przypisująca rolę decydującą tej z przyczyn, która była najbliższa „w czasie”.

Ze tak było świadczy o tym taka np. opinia jednego ze starszych prawników angielskich. „Byłoby dla prawa zadaniem idącym w nieskończoność, gdyby miało ono sądzić o przyczynach i o ich wzajemnym na siebie działaniu; dlatego prawo zadowala się badaniem przyczyny bezpośredniej”.

Ale, jak już powiedzieliśmy, złożoność zjawisk nowoczesnego życia zadaje codziennie kłam literalnej prawdziwości takiego twierdzenia. Kontynent przyznał się już do tego od dawna, doktryna anglo-saska jeszcze ciągle nie. Ale jak nawet u nich wygląda to w rzeczywistości?

Oto przykład: statek trafiony nieprzyjacielską torpedą idzie do najbliższego portu dla dokonania napraw; w drodze natrafia na burzę, w wyniku której tonie. Sąd stanął na stanowisku, że nie burza, ale uszkodzenie przez torpedę było przyczyną szkody i zwolni asekuratorów ryzyk „morskich”, którzy ryzyka „wojny” nie pokrywali, od odpowiedzialności za wypadek.

Broniąc swojej „świętej” reguły komentatorzy angielscy nam uroczyście próbują tłumaczyć, że w tej, tak respektowanej przez nich zasadzie nie tyle chodzi o „bezpośredniość w czasie” ile o „bezpośredniość w skuteczności”.

Z tym, zatracającym hipokryzją, stanowiskiem doktryny kontynentalna już dawno zerwała. Ale czy dała coś na jego miejsce? Czy stworzyła coś nowego, coś pewniejszego? Istnieją rozmaite mniej lub więcej modne teorie i tak: teoria przyczyn głównie lub dominującej, przyczyny „fatalnej” (causa sine qua non), przyczyny „pierwszej” lub wreszcie teoria „hierarchii przyczyn”.

Wszystkie te teorie są olśniewające, ale mają tę wadę, że są zbyt „teoretyczne” i w zestawieniu z praktyką — prócz może teorii o „hierarchii przyczyn” — kolory ich gwałtownie bledną, bo którą z przyczyn uznać za „główną”, za „fatalną” czy „dominującą”? Gdzie jest na to recepta, którą by można stosować z pożądanymi automatyzmem? Jest to temat niezwykle interesujący, ale bliższe jego omówienie byłoby nadużywaniem cierpliwości naszych Czytelników.

A jaka z tego konkluzja praktyczna? Czy nie można wskazać zatem na żadną regułę, która by w sposób niewątpliwy i z góry możliwy do przewidzenia rozstrzygała te zagadnienia? Zdaje mi się, że najsluszniejsza i najostrożniejsza byłaby — w dzisiejszym stanie rzeczy — odpowiedź negatywna na to pytanie, gdyż pomimo istnie-

nia tych wszystkich reguł i recept, rozstrzygnięcie spieranych możliwości zależy będzie tylko od „wyceny” faktów dokonanej przez sąd lub arbitra.

Ze tak właśnie a nie inaczej przedstawia się sprawa tych wszystkich wypadków „granicznych”, których dzieśiątki przynosi nam dziś każdy nieledwie dzień naszej coraz się mocniej komplikującej praktyki, niech posłużą za dowód następujące przykłady:

Stan faktyczny: W okresie wojny statek idzie w ciasnym konwoju, pod opieką okrętów wojennych, ze zgaszonymi, jak i na wszystkich innych statkach, światłami. W wyniku tych ciężkich warunków nawigacji (i tylko w ich wyniku a więc bez żadnej innej przyczyny, jak burza, fałszywe manewry któregoś ze statków) następuje, jak to się często w czasie ostatnich wojen zdarzyło, kolizja pomiędzy dwoma statkami tego konwoju.

Pytanie: kto odpowiada za poniesione przez te statki szkody? czy asekurator ryzyk „morskich” (kolizja)? Czy też asekurator ryzyk „wojennych” (zarządzenia wojenne zmuszające statek do płynięcia w konwoju, z wygaszonymi światłami etc.)?

A oto próbki komentarzy.

1. Jeden z autorytetów doktryny kontynentalnej tak mówi: „biorąc te założenia pod uwagę, przyjmuje się z całkowitą słusznością, że zderzenia statków zaistniałe w czasie wojny, pomiędzy statkami, płynącymi nocą bez światła, podpadają pod kategorię ryzyk wojennych. Sami Anglicy nie mogą tego potraktować inaczej...” (Czy i o ile twierdzenie to odpowiada prawdzie, zobaczmy za chwilę).

2. Drugi z tych autorytetów tak znowu oświadcza: „my nie możemy, po dojrzałym namyśle, dopatrzeć się w tym ryzyku wojny i — w przeciwieństwie do większości komentatorów — uważamy, że kolizja stanowi w tym wypadku jedno z ryzyk żeglugowych”.

3. A oto znów, co o tych wypadkach mówią (naprawdę) komentarze angielskie:

a) w jednym z wypadków, gdzie dwa „cywilne” statki się zderzyły, sąd orzekł, że zaszedł wypadek „morski”. W innym wypadku znowu, gdzie jeden ze statków był wprawdzie statkiem „cywilnym”, a le przewoził wojsko a drugi był statkiem wojennym orzeczone, że kolizja była wypadkiem „wojennym”. Cytując te wyroki komentator wyjaśnia, że nawet i drugi wypadek, gdyby był się wydarzył w innych warunkach np. przy świetle dziennym, byłby najprawdopodobniej potraktowany, jako wypadek „morski”. Charakter operacji, w jakiej jest zaangażowany dany statek nie może stanowić zatem żadnego decydującego kryterium;

b) inny wypadek zderzenia nastąpił pomiędzy dwoma statkami: „cywilnymi”, z których jeden miał na pokładzie „cywilny” ładunek towarów a drugi wioził sanitarkę. W wyniku tej kolizji: zatonał statek z ładunkiem „cywilnym”. Rozstrzygnięcie arbitra (potwierdzone w następstwie przed sąd) brzmiało, że zaszedł wypadek „wojenny”. Do wypadku tego znajdujemy komentarz, że gdyby było odwrotnie, tj. gdyby był zatonał statek z ładunkiem „wojskowym”, należałoby się spodziewać wyroku przeciwnego, tj. uznania wypadku „morskiego”;

c) w jeszcze innym wypadku, gdzie w analogicznych zupełnie okolicznościach nastąpiła kolizja pomiędzy statkami, z których i jeden i drugi zaangażowany był w całej pełni w działaniach wojennych — sędzia orzekł, że jest to zwykły wypadek „morski” a nie ryzyko „wojny” i — dalej — że, aby móc orzec odmiennie, musiałby otrzymać dowód na to, że, gdyby statki szły z pełnymi światłami, zderzenie nie mogłoby było nastąpić itd.

Czy po tych przykładach będziemy mogli się dziwić następującemu wypadkowi, jaki się wydarzył w czasie wojny krymskiej jednemu z francuskich armatorów:

Posiadał on, mianowicie, statek handlowy, który był w najregularniejszy w świecie sposób ubezpieczony od ryzyk „morskich” ale, oczywiście, przy wyraźnym włączeniu wszelkich ryzyk „wojennych”. Gdy w następstwie, oddał on swój statek w charakter rządowi francuskiemu dla przewożenia prowiantów i amunicji, uczynił to tylko pod tym warunkiem, że rząd przyjął na własne ryzyko wszelkie wypadki wojenne. Gdy statek ów przybył na Morze Czarne, przywitała go tam tak silna burza, że pomimo wszelkich wysiłków załogi, statek dryfował coraz bardziej w kierunku fortecy Sewastopolskiej, wchodząc w zasięg jej dział. Wtedy, w obawie przed wpadnięciem w ręce wojsk nieprzyjacielskich i widząc całkowitą bezowocność swych wysiłków, załoga decyduje się opuścić statek, który w następ-

stwie osiada na brzegu pod samą fortecą i tam zostaje przez wojska rosyjskie spalony. Nieszczęsny armator, nie przeczuwając, co go czeka, zgłosił najpierw swoje pretensje odszkodowawcze do swych asekuratorów „morskich” powołując się na fakty, że „pierwszą”, „dominującą” czy „fałdą” przyczyną straty była burza a więc jeden z najtypowszych wypadków „morskich”. Asekuratorzy pretensje te odrzucili wskazując w swym uzasadnieniu na to, że „istotną” przyczyną utraty statku było opuszczenie go przez załogę, w obawie utraty życia czy popadnięcia w niewolę, a więc przez ryzyka typowo „wojenne”. Sprawa przeszła wszystkie instancje sądowe, wyrok — na korzyść asekuratorów — się uprawomocnił, ale nasz armator spał spokojnie, bo miał przecież w zanadru swoje rządowe „pokrycie” od ryzyk wojennych. Ale gdy zawiął swe wyroki sądowe w papier i posłał je, wraz z rachunkiem swojemu rządowi, spotkała go wtedy pierwsza prawdziwa niespodzianka, albowiem otrzymał wkrótce wszystkie swoje papiery z powrotem z dopiskiem, że szkoda powstała nie wskutek i w związku przyczynowym z działaniami wojennymi, ale w wyniku „zwyczajnej” burzy, a więc typowego ryzyka „morskiego”. W argumentacji poznał ze zdziwieniem, prawie słowo w słowo powtórzone, jego własne argumenty, które tak mało znalazły łaski w oczach jego asekuratorów „morskich” i wszystkich cywilnych instancji sądowych we Francji.

Sprawa poszła tym razem do Sądu Admiralicji i uprawomocniła się wyrokiem na korzyść ... rządu.

Jurisprudencja francuska nie zdobyła się na żadną radę dla owego nieszczęsnego armatora, prócz takiego ironicznego epitaforium dla całej tej sprawy, iż „po stracie statku

i przegraniu obu swoich procesów” powinien on być się ostatecznie przekonać na podstawie prawomocnych wyroków, że statku swego, który zatonął w głębinach Morza Czarnego, nie utracił on ani w wyniku jakiegokolwiek bądź ryzyka morskiego ani też w wyniku wypadków wojennych.

Autentyczny ten fakt jest może, jak na koniec naszych rozważań, zbyt deprymującym akcentem i dlatego chciałbym móc dodać, że ostatecznie owi asekuratorzy „morscy” (w zrozumieniu zaistniałej sytuacji etc. w drodze wyjątkowej kulanacji i bez precedensu na przyszłość etc.) zapłacili przynajmniej połowę reklamowanej przez armatora sumy... Chciałbym tak móc rzec, ale nie mogę, bo nie wiem, czy tak było istotnie...

POSŁOWIE. Jak to już zaznaczyliśmy niejednokrotnie; zdajemy sobie z tego sprawę, że tej tak bogatej i trudnej materii, jaką jest ubezpieczenie morskie ładunków — nie mówiąc już o ubezpieczeniach statków — nie wyczerpaliliśmy nawet w 10 procentach. Ale też wyczerpanie tematu nie było i nie mogło być założeniem naszego skromnego cyklu odcinków. Jeśli jednak wzbudziliśmy zainteresowanie w sercach naszych Czytelników i jeśli serca te — w co nie wątpimy ani na chwilę — są sąsiadami umysłów hardych i śmiałych, których trudność materii nie tylko nie zdoła zniechęcić ale, przeciwnie, pomnoży siły i zwielokrotni zapał do jej pokonania, do rozszerzania swych horyzontów myślowych, do wzbogacenia swej praktyki ku pożytkowi własnemu i całego ogółu a tym samym do podniesienia ogólnego poziomu kultury ubezpieczeniowej w naszym młodym państwie, to będziemy mogli uważać istotne zadania, jakie postawiliśmy sobie przy inauguracji morskiej rubryki ubezpieczeniowej za całkowicie spełnione.

WYPOWIEDZI ANKIETOWE

WIESŁAW MODZELEWSKI (Warszawa)

Walka o obniżkę kosztów własnych w transporcie samochodowym

Przed przystąpieniem do bezpośrednich odpowiedzi na ankietę wydaje się celowe zastanowienie się najpierw nad pojęciami, co będziemy nazywali kosztem własnym transportu samochodowego i nad jego elementami składowymi.

Dokładne uświadomienie sobie tych pojęć stanowi, moim zdaniem, pierwszy krok do zorientowania się w każdym gospodarstwie samochodowym. Do zorientowania się, gdzie są źródła marnotrawstwa, gdzie są możliwości uzyskania oszczędności, gdzie są ukryte rezerwy, których uruchomienie obniży nam koszty.

Przechodząc do pojęcia — co będziemy nazywali kosztem własnym, wydaje się bezsporne, że chodzić tu musi o ustalenie kosztu własnego 1 tonokilometra przewożonych towarów — w ruchu ciężarowym oraz o koszt własny 1 pasażerokilometra w ruchu osobowym.

Stąd pierwszy wniosek — rachunkowość i kalkulacja w gospodarstwie samochodowym powinna być tak zorganizowana, by kierownictwo mogło szybko i dokładnie otrzymywać periodycznie cyfry ostateczne kosztu tonokm lub pasażerokm.

Podkreślam te dwa elementy — szybko i dokładnie — gdyż tylko wtedy kierownictwo będzie mogło wyciągnąć wnioski, gdzie leżą niedociągnięcia i w konsekwencji przedsięwziąć kroki celem ich usunięcia.

Wszelkie więc założeń w rachunkowości i kalkulacji ostatecznej powodować będą praktycznie niemożność racjonalnej walki o oszczędności.

Wypływa stąd drugi wniosek — dokładne i możliwie proste instrukcje o prowadzeniu rachunkowości w gospodarstwach samochodowych są jednym z zasadniczych czynników racjonalnego postawienia walki o obniżenie kosztów transportu samochodowego.

Trzecim wnioskiem będzie — rachunkowość i kalkulacja będą wtedy dobrze funkcjonowały, gdy będą prowadzone

przez odpowiednio przeszkolony personel rachmistrów i kalkulatorów. Niezbędne więc wydaje się stworzenie jakichś kursów, gdzie rachmistrze i kalkulatorzy gospodarstw samochodowych będą mogli być przeszkaleni w tej specyficznej księgowości i kalkulacji.

Przechodząc do zagadnienia elementów kosztów własnych, przypomniemy sobie, że koszty te w transporcie samochodowym rozbić można na 2 grupy:

I grupa koszty stałe, wysokość których jest niezależna w praktycznych granicach od ilości przejeżdżanych km i przewożonych ilości ton towaru, czy ilości pasażerów.

Odwrotnie jednak obciążenie na każdy tkm lub paskm jest tym większe, im mniej w danym czasie wykonamy tkm lub pasażerokm.

Do kosztów tych zaliczamy:

- koszty kierownictwa administracyjne i finansowe, pensje stałe i koszty świadczeń personelu produkcyjnego,
- koszty amortyzacji (lub wynajmu) budynków i urządzeń,
- koszty napraw i konserwacji budynków i urządzeń,
- koszty asekuracji.

Obniżenia kosztu własnego w tej grupie kosztów szukać będziemy dwiema drogami.

- a) przez obniżenie sumy poszczególnych kosztów,
- b) przez powiększenie ilości wykonanych tkm lub pasażerokm, gdyż w miarę tego będzie się obniżać jednostkowe obciążenie tymi kosztami każdego tkm lub pasażerokm.

Druga grupa kosztów, to koszty proporcjonalne do ilości przejeżdżanych kilometrów.

Obciążenie tymi kosztami przy tym samym przebiegu zależać będzie od wyzyskania tonażu naszych samochodów. Im lepiej wyzyskany tonaż, tym obciążenie tkm lub pasażerokm będzie mniejsze i odwrotnie.

Do grupy tych kosztów zaliczamy:

- koszty amortyzacji,
- koszty materiałów pędnych i smarów,
- koszty obsługi technicznej,
- koszty napraw (części zamienne i robocizna),
- koszty ogumienia,
- koszty premii.

Obniżenie kosztu własnego w tej grupie kosztów osiągnąć będzie można przez:

- a) obniżenie sumy poszczególnych kosztów,
- b) powiększenie wykorzystania tonażu i uzyskanie dzięki temu zwiększenia tkm lub pasażerokm.

*

Jak widzimy z powyższego — na obniżenie kosztu własnego tkm (pasażerokm) we wszystkich elementach kosztów wpływa pomyślnie ilość wykonanych tkm (pasażerokm), stąd więc nasuwa się wniosek:

— pierwszą zasadą przy walce o obniżenie kosztu własnego jest maksymalne wykorzystanie tonażu, a dalej — przebieganie maksymalnej ilości km z ładunkiem;

— dla uzyskania maksymalnego tonażu należy możliwie wykorzystywać pełną ładowność samochodu w stronę docelową przewozu i starać się o zapewnienie ładunku w kierunku powrotnym (hasło — ani jednego kilometra bez ładunku);

— dla uzyskania maksymalnej ilości km, szczególnie w przejazdach krótko- i średniodystansowych, szczególny nacisk położyć na skrócenie postojów dla ładowania i wyładowywania;

— dla skrócenia przestoїв technicznych zorganizować należy jak najlepiej przeglądy periodyczne taboru samochodowego.

Obniżanie pozycji kosztów stałych leży przede wszystkim w rękach kierownictwa gospodarstw samochodowych i szczegółowa analiza tych kosztów, dokonywana przy współudziale całego kołatywu przedsiębiorstwa, pozwoli niewątpliwie znaleźć źródła oszczędności.

Metody, które należy tu stosować, nie będą się różnić od ogólnie przyjętych dla przedsiębiorstw przemysłowych i jako powszechnie znane — nie wymagają specjalnych omówień.

Obniżenie natomiast poszczególnych pozycji kosztów zmiennych wymaga specjalnego omówienia, jako zagadnienie związane z techniką eksploatacji samochodu.

Wysokość tych kosztów i możliwość ich obniżenia zależą będzie przede wszystkim od następujących 2 czynników:

a) od umiejętności, doświadczenia i dobrej woli kierowców samochodów. Umiejętność jazdy i codziennej obsługi samochodu wpływa, jak wiemy, poważnie na oszczędności materiałów pędnych i smarów, na oszczędności ogumienia, na przedłużenie okresów międzyremontowych, a więc na obniżenie kosztów napraw.

Odpowiednie szkolenie młodych kierowców, zastosowanie metody inż. Kowałowa dla upowszechnienia osiągnięć przodowników pracy — kierowców powinno znaleźć tu jak najszybsze zastosowanie i na pewno zapewni w rezultacie poważne oszczędności w wydatkach na te grupy kosztów.

Dla zrealizowania tego wydaje się konieczne opracowanie, na podstawie doświadczeń radzieckich, praktycznych wskazówek, jak stosować metodę inż. Kowałowa dla upowszechnienia osiągnięć kierowców-przodowników pracy;

b) od racjonalnej organizacji przeglądów technicznych i napraw bieżących we właściwych stacjach obsługi. Zależać to będzie z kolei od 2 czynników:

— od kierownictwa technicznego, którego zadaniem jest zorganizowanie swej stacji obsługi pod względem urządzenia, zapewnienia jej odpowiedniego zaopatrzenia w części zamienne oraz zaangażowania potrzebnego personelu.

Tutaj wydaje się konieczne wydanie odpowiednich wytycznych i norm oraz szeregu instrukcji (możliwie fabrycznych) o technologii przeglądów napraw poszczególnych typów samochodów oraz jak najszybsze wydanie szeregu książek w tym zakresie;

— od upowszechnienia osiągnięć przodowników pracy — monterów samochodowych, elektryków i innych specjalistów samochodowych przez zastosowanie i tu metody inż. Kowałowa.

Zastosowanie metody inż. Kowałowa nie tylko podniesie kwalifikacje naszych kierowców, monterów, elektryków i innych specjalistów-robotników, ale również przyczyni się do podniesienia organizacji ogólnej i technicznej naszych gospodarstw samochodowych i niewątpliwie przez to przyczyni się do obniżki kosztów własnych transportu samochodowego.

CZ. RYBAK (Katowice)

Zwiększyć eksploatację przyczep samochodowych

Rosnące zadania transportu samochodowego, będące funkcją rozwoju życia gospodarczego naszego kraju, tworzą potrzebę proporcjonalnego zwiększenia potencjału przewozowego dla wykonania tych zadań.

Są dwa sposoby zwiększenia potencjału przewozowego. Pierwszy to ilościowy wzrost parku pojazdów samochodowych, drugi — to lepsze wykorzystanie parku, powodujące, że każdy pojazd w eksploatacji daje zwiększoną sumę pracy.

W naszych warunkach zwiększanie ilości stanu parku samochodowego wprost proporcjonalnie do rosnących zadań przewozowych jest dlatego niedopuszczalne, że musiałoby wynikać z założonej niemożności uzyskania lepszego wykorzystania pojazdów. A wiemy przecież, że w naszej gospodarce samochodowej wciąż jeszcze tkwią wiele marnotrawstw, obniżających uzyskiwane wyniki eksploatacyjne.

Toteż proporcja między rosnącymi zadaniami przewozowymi, a potencjałem przewozowym musi być utrzymywana częściowo tylko drogą wzrostu ilości stanu parku pojazdów samochodowych, w znacznej zaś części drogą lepszego wykorzystania posiadanych pojazdów.

W szeregu publikacji miesięcznik „Transport i Spedycja” omawiał najczęściej popełniane marnotrawstwa w eksploatacji pojazdów samochodowych, informował o sposobie ich wykrywania i wskazywał drogi, prowadzące do ich likwidacji. W niniejszym opracowaniu pragniemy omówić pewne zjawisko, charakterystyczne dla na-

szej gospodarki, a zawierające w sobie wiele cech marnotrawstwa. Zjawiskiem tym jest niedostateczne zatrudnienie przez kolumny samochodowe posiadanych przyczep samochodowych oraz wciąż jeszcze ilościowo zbyt małe zaopatrzenie poszczególnych kolumn w przyczepy.

Oto kilka obserwacji w tym zakresie.

W wielu europejskich krajach o wysoko rozwiniętym transporcie samochodowym, jak ZSRR, Włochy czy Francja — używanie przyczep przy samochodach o średnim i wysokim tonażu jest zjawiskiem powszechnym i to nie tylko przy wielkich promieniach jazdy, ale również w transporcie dowozowym i dystrybucyjnym. U nas stała praca samochodu ciężarowego z przyczepą wciąż jeszcze należy, niestety, do rzadkości.

I chociaż zanotować można z przyjemnością, że zielone ciężarówki PKS szczególnie wielotonowe, coraz częściej można spotkać ostatnio sprzężone z przyczepami, to widok taki jest zupełnie wyjątkowy w odniesieniu do taboru własnego przedsiębiorstw nietransportowych.

Przyczepy są traktowane, jako niezastąpiony dopust nie tylko przez większość naszych kierowców, ale nawet przez mniej odpowiedzialnych kierowników biur i komórek transportowych. Wynika to z wygodnictwa tych pierwszych, a u tych drugich z braku kultury transportowej. Nieświadom sobie, jakie korzyści eksploatacyjne daje masowe stosowanie przyczep w transporcie samochodowym.

Dla wykazania tych korzyści przeprowadzimy kilka wyliczeń. Wyliczymy np. efekty i koszty pracy przewozowej 7-tonowego samochodu skrzyniowego „Skoda” 706 R, zatrudnianego przez ok. 10 godzin w dwóch alternatywach: bez przyczepy i z 5-tonową przyczepą, przy przewożeniu cegły (towar III kategorii). Dla uproszczenia przyjmujemy

przewóz zamiejski po drogach I kl. — np. z cegielni w miejscowości A na plac budowy w miejscowości B. — Odległość A — B równa 10 km. Naładunek i rozładunek ręczny, pełne wykorzystanie ładowności (współczynnik 1.00), jednostronne wykorzystanie przebiegu (współczynnik 0.50).

Tablica Nr 1

Lp.	Wyszczególnienie	Jedn. miary	Bez przyczepy	Z przy- czepą	U w a g i
A.	Niektóre wyniki eksploatacyjne				
1.	naładunek	minut	36	36	przy odpowiednio zwiększonej ilości ładowaczy
	rozładunek	„	24	24	
2.	Szybkość techniczna	km/godz	26	16	
3.	Czas jednostronnego przejazdu	minut	23	37,5	
4.	Czas jednego kursu (obrotu)	„	106	135	dla całego kursu przy zaokrągleniu w wyż
5.	Średnia szybkość eksploatacyjna	km/godz	11,3	8,9	
6.	Ilość kursów (obrotów) podczas 10 godz. pracy	—	6	5	
7.	Przebyta droga podczas dnia pracy	km	120	100	
8.	Ilość przewiezionych ton masy ciężarowej w ciągu dnia pracy	ton	42	70	wg normy urzędowej
9.	Ilość wykonanych tonokilometrów w ciągu dnia pracy	tonokm	420	700	
10.	Ilość zużytego paliwa w ciągu dnia pracy	litr	36	37,5	
B.	Niektóre koszty wykonania pracy przewozowej w ciągu dnia pracy (orient.)				
1.	Zużycie paliwa w ciągu dnia pracy	zł	62.37	64.98	Uwzględnia się tylko te koszty, na które ma wpływ użycie przyczepy tylko od przebiegu i strefa
2.	„ „ „ ogumienia	„	70.87	76.29	
3.	Amortyzacja	„	1.92	1.60	
4.	Naład. i rozładunek	„	85.08	141.81	
5.	Premie kierowcy	„	15.12	17.60	
6.	Naprawy śred. i bież.	„	92.16	86.50	
	Razem	„	327.52	388.78	

Z powyższego zestawienia nietrudno wyliczyć, że każda przewieziona tona cegły przy użyciu samochodu bez przyczepy będzie obciążona, pomijając koszty niezależne od przebiegu i niezależne od użycia przyczepy, kwotą zł 7,80, zaś przy użyciu samochodu z przyczepą kwotą zł 5,55. Odnośne kwoty dla tonokm wyniosą zł 0,78 i zł 0,55. — Użycie przyczepy daje więc oszczędność na przewozie 1 tony — 2,25 zł, zaś na wykonaniu 1 tonokm — 0,23 zł. W skali rocznej, przyjmując współczynnik wykorzystania pojazdu 0,67, można samochodem z omawianego przykładu przy użyciu przyczepy przewieźć 17,150 ton i wykonać 171,500 tonokm, bez przyczepy zaś — 10,290 ton i 102,900 tonokm. Zastosowanie przyczepy da więc w skali rocznej oszczędność na przewozie 17,150 ton masy ciężarowej 38,588 zł oraz zwiększy zdolność przewozową samochodu o 66%.

Powyższa ilustracja ma znaczenie wyłącznie przykładowe. Przy innych założeniach, rzecz jasna, otrzymamy zupełnie inne wyniki. Na podstawie tej ilustracji możemy jednak stwierdzić, że użycie przyczepy daje poważne zwiększenie wydajności eksploatacyjnej samochodu oraz poważne obniżenie kosztów własnych przewozu masy ciężarowej.

W jakich przypadkach użycie przyczepy jest szczególnie wskazane?

Zanim odpowiemy na to pytanie, musimy omówić pewne zagadnienia natury technicznej.

Zasadą, przestrzeganą przy budowie samochodów, jest iż posiadają one pewien nadmiar mocy. Jest to konieczne z dwóch względów, a mianowicie: aby samochód mógł rozwijać duże szybkości, większe niż normalnie używane w pracy wozu — co w pewnych przypadkach jest przydatne oraz aby samochód mógł pokonać trudności i wykonać pracę przewozową w warunkach cięższych, niż normalne — co również jest przydatne w niektórych przypadkach. Konieczność rozwijania przez samochód ciężarowy dużych szybkości, większych, niż normalnie stosowane oraz praca w warunkach wybitnie ciężkich (np. jazdy terenowe, pokonywanie dużych wzniesień itp.) — nie są praktyką codzienną, a nawet można je określić, jako wyjątkowe.

Tego rodzaju konieczności dadzą się w codziennej praktyce eksploatacyjnej zupełnie dokładnie przewidzieć.

Oznacza to, że przy normalnej eksploatacji samochod nie wykorzystuje całej posiadanej mocy, a inaczej mówiąc — posiada rezerwę mocy. Stąd prosty wniosek, że tę rezerwę, ten nadmiar mocy samochodu w z góry wiadomych normalnych warunkach eksploatacyjnych można i należy wykorzystać, wrzucąc do pracy.

Jeśli mówimy o nadmiarze mocy samochodu, to rozumiemy że chodzi o nadmiar mocy silnika. Podwozie i nadwozie samochodu są bowiem zbudowane w obliczeniu na określoną nośność, przy której nadmiar mocy silnika jest zachowywany. Wykorzystanie więc nadmiaru mocy silnika nie może być przeprowadzone drogą zwiększania naładunku ponad granicę nośności samochodu — groziłoby to nadmiernym zużyciem się lub wprost zniszczeniem podwozia. Nadmiar mocy silnika może jednak być wykorzystany przez przyprężenie do samochodu przyczepy, gotowej do przyjęcia dodatkowego naładunku.

Praca z przyczepą w normalnych warunkach eksploatacyjnych i przy umiejętnej jeździe w zasadzie nie szkodzi samochodowi, nie powoduje nadmiernego zużycia silnika itp., a jedynie zmienia jego wyniki eksploatacyjne. Zmniejsza jego szybkość techniczną i eksploatacyjną, zwiększa zużycie na 100 km paliwa i ogumienia, z drugiej jednak strony daje zwiększone efekty pracy przewozowej w tonach i tonokilometrach i obniża koszty przewozu — co staraliśmy się powyżej zilustrować przykładem.

Po tym omówieniu możemy ustalić kilka podstawowych zasad odnośnie użycia przyczep do współpracy z samochodami.

1. Nie należy używać przyczep w tych przypadkach, gdy z góry wiado, że samochód będzie pracował w warunkach nienormalnych, szczególnie ciężkich, jak np. jazdy po drogach gruntowych i po bezdrożach, pokonywanie dużych wzniesień, spadków i wiraży drogowych itp. I przeciwnie, użycie przyczepy jest możliwe i wskazane w przypadku normalnych warunków pracy, tzn. wtedy, gdy istnieje niewykorzystana rezerwa mocy silnika.

2. Istnieją przypadki, gdy nawet w normalnych warunkach eksploatacyjnych używanie przyczepy w zespole z samochodem może nie mieć uzasadnienia ekonomicznego, spowoduje bowiem nie zmniejszenie, a zwiększenie kosztów przewozu. Najbardziej typowym przypadkiem tego rodzaju jest brak dostatecznej ilości masy ciężarowej do naładunku na przyczepę, jak np., gdy trzeba doraźnie przewieźć lub przewozić niewielkie partie towarów (m. in. przewozy dystrybucyjne przy zaopatrywaniu niewielkiej ilości punktów sprzedaży detalicznej o ograniczonym obrocie handlowym). Dalej, gdy istnieje techniczna niemożliwość przygotowania wygodnego dojazdu dla wozu z przyczepą do magazynu, lub wagonu na stacji kolejowej, której rampy są wadliwie zbudowane i pozwalają jedynie na ruch pojedynczych samochodów. Dalszym przykładem będzie niemożność elastycznego zwiększania brygad ładowaczy dla naładunku przyczepy równomiernego z ładunkiem samochodu itd. itd. Nie można pominąć przypadku, gdy samochód ze względu na swoje przystosowanie konstrukcyjne z góry wyklucza użycie przyczepy skrzyniowej, jak np. samochód — wywrotka.

3. Użycie samochodu z przyczepą wymaga z zasady organizacyjnego przygotowania procesu przewozowego. Brak tego przygotowania może całkowicie zniwelować korzyści, płynące z użycia przyczepy. Oto przykłady. Jak już wspomnieliśmy przy niedostatecznej obsadzie ładowaczy może nastąpić przedłużenie naładunku i rozładunku samochodu z przyczepą do tego stopnia, że na skutek zwiększenia czasu przestoju, a więc zmniejszenia szybkości eksploatacyjnej, ilości jazu z ładunkiem itd. — efekty pracy samochodu z przyczepą nie będą wyższe, a nawet mogą być niższe, niż samochodu bez przyczepy — przy równoczesnym zwiększeniu zużycia paliwa, ogumienia itp. Brak odpowiednio przygotowanych dojazdów do magazynów, ramp kolejowych, na placach budów itp. powoduje konieczność tak uciążliwego manewrowania wozem z przyczepą, iż zmniejsza to nadmiernie szybkość eksploatacyjną wozu i likwiduje oczekiwane zwiększenie pracy przewozowej, mające być wynikiem zastosowania przyczepy.

Organizacyjne przygotowanie użycia przyczepy daje rozliczne możliwości zwiększenia wyników pracy samochodu. Największe korzyści z zastosowania przyczep samochodowych daje przewóz dużych mas ciężarowych na dużych odległościach. Przyczepa może być korzystnie stosowana przy przewozie drobnych regularnymi towarowymi liniami samochodowymi, obsługującymi określone punkty naładunku i rozładunku. Przyczepy również doskonale służą, przy przewozie dużych mas ciężarowych na małe odległości, przy obrotowym ruchu pojazdów, np. przy rozładunku wagonów lub przy wywózce ziemi (gruzu) z placu budowy. W tym przypadku może być bardzo korzystnie stosowanie zasady wahadłowego ruchu 3 przyczep, współpracujących z jednym samochodem (jedna przyczepa w naładunku, druga z samochodem w drodze, trzecia w rozładunku; w punktach naładunku i rozładunku w każdym kursie następuje zamiana przyczepy ciężarowej przez samochód); takie rozwiązanie daje ciągle zatrudnienie brygadzie naładunkowej i brygadzie rozładunkowej.

Ciekawe doświadczenia poczyniono przy budowie MDM w Warszawie, gdzie 7 tonowe Skody 706 R z przyczepami obsługiwały, ze względu na brak wywrotek, koparki mechaniczne.

Przy dystrybucyjnej rozwózce towarów przyczepa znajduje mniejsze zastosowanie, jednak w wielu przypadkach może być zatrudniona i przy tym rodzaju przewozów. Natomiast skup i zwózka żywności, drobiu i nabiału daje szczególnie korzystne możliwości zastosowania przyczepy, gdyż zezwala na pozostawienie jej i ładowanie w jednym punkcie skupu, podczas, gdy związany z nią samochód jest równocześnie ładowany w innym punkcie; w drodze powrotnej samochód zabiera naładowaną przyczepę. Ramy niniejszego opracowania nie pozwalają na szczegółowe omawianie możliwości stosowania przyczep przy tak bardzo różnorodnych przewozach samochodowych, jakich potrzebę stwarza nasze życie gospodarcze. Można jednak z całą pewnością stwierdzić, że możliwości te nie są u nas w pełni wykorzystane, co doprowadza w skali całego kraju do poważnego marnotrawstwa. W naszym transporcie samochodowym tkwi poważna niewykorzystana rezerwa potencjału przewozowego; wciąganie jej do pracy jest obowiązkiem każdego transportowca.

Wydaje się, że bez wielkiego ryzyka omyłki można by postawić tezę, iż, pomijając sprawę przyczep obsługujących ciągniki i sprawę samochodów półciężarowych, przynajmniej co 4 ciężarowy samochód skrzyniowy w taborze uspołecznionym winien stale pracować z przyczepą. Przy właściwej organizacji eksploatacji taboru samochodowego i przy należytej dyspozycji pojazdów każda kolumna samochodowa może i powinna znaleźć stale zatrudnienie dla pewnej ilości zespołów samochód-przyczepa. Przy zasadzie, o której wyżej, masowe używanie przyczep, zwiększyłoby zdolność przewozową naszego parku samochodów ciężarowych o około 12—15% i poważnie zmniejszyłoby koszty przewozu masy ciężarowej.

Zastosowanie przyczep do przewozu zwykłej masy ciężarowej nie wyczerpuje możliwości użycia przyczep w transporcie samochodowym. — Pomijając kwestię przyczep — cystern przystosowanych do przewozu cieczy, przyczep dłużycowych jedno i dwuosiowych, przyczep osobowych do przewozu ludzi, przyczep służących, jako podwozia dla zamontowanych na nich, a wymagających częstej zmiany miejsca pracy maszyn i urządzeń technicznych np. kompresory — odpowiednio przystosowane, obudowane i wyposażone przyczepy mogą służyć, jako przewoźne warsztaty naprawcze, obsługujące detaszerowane kolumny samochodowe, szczególnie w budownictwie, jako miejsca noclegowe dla kierowców i załóg robotniczych, jako przewoźne domki turystyczno-campingowe itd. itd. Ostatnio czynione są próby stosowania przyczep w pracy cyrków wędrownych i artystycznych zespołów objazdowych.

Do niedawna nasza gospodarka transportowa odczuwała brak przyczep samochodowych. Rok 1951 był przełomowy pod tym względem. — Kluczowy przemysł państwowy i przemysł miejscowy wyprodukowały już w tym roku poważne ilości przyczep, a produkcja w roku przyszłym zostanie znacznie powiększona. Pewne braki, jakie dają się wciąż jeszcze odczuwać, jeśli chodzi o przyczepy specjalne i przystosowane, m. in. dłużycowe, zostaną niewątpliwie wyrównane w najbliższej przyszłości.

Coraz intensywniejsze wprowadzanie przyczep do naszego transportu samochodowego wymaga poważnego ustosunkowania się kadr transportowych do ich wszechstronnego zatrudnienia i pełnego wykorzystania.

DZIAŁ INFORMACYJNY*)

PREMIOWANIE KIEROWCÓW OBSŁUGUJĄCYCH POJAZDY O NAPĘDZIE GAZOGENERATOROWYM

W Biuletynie PKPG ukazało się Zarządzenie Przewodniczącego PKPG nr 380 z dnia 24 września br. w sprawie dodatkowego wynagradzania kierowców i ich pomocników, obsługujących pojazdy o napędzie gazogeneratorowym.

Zarządzenie to identycznie, jak Zarządzenie nr 286 z dnia 20 października 1950 w sprawie dodatkowego wynagradzania kierowców i ich pomocników obsługujących samochody przerobione na napęd gazem wysokoprężnym, pod tymi samymi warunkami (Transport i Spedycja

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

1950 r. nr 12 str. 424), przyznaje dodatkowe wynagrodzenie w wysokości 2 złotych dla kierowcy i 1 złotego dla jego pomocnika.

J. M.

UCHYLENIE OBOWIĄZKU ZAWIERANIA UMÓW NA PRZEWÓZ TOWARÓW W 1951 R.

W oparciu o ustawę z dnia 19 kwietnia 1950 r. o umowach planowych w gospodarce socjalistycznej, wprowadzony został obowiązek zawierania umów generalnych i bezpośrednich na przewóz towarów w 1951 roku. Wprowadzone zostały Zarządzeniem Przewodniczącego PKPG z dnia 28 kwietnia 1950 r. w sprawie ustalenia listy jednostek gospodarczych, obowiązanych do zawierania umów generalnych i bezpośrednich na przewóz towarów

w roku 1951, termin zawierania tych umów oraz warunki zwolnienia od obowiązków zawierania umów planowych w tym zakresie. Zarządzenie powyższe zostało opublikowane w Monitorze Polskim nr A 45 z dnia 31 maja 1951 r. pod pozycją 589, a omówione przez nas w sierpniowym numerze „Transportu”.

Obeonie chcemy zwrócić uwagę czytelników, iż w nawiązaniu do powyższego weszło w życie Zarządzenie Przewodniczącego PKPG z dnia 10 września 1951 r. w sprawie uchylecia obowiązku zawierania umów generalnych i bezpośrednich na przewóz towarów w 1951 r. (Monitor Polski A-84, poz. 1184 z dnia 26 września 1951 r.).

§ 2 tego zarządzenia ustala, że mimo uchylecia wspomnianego wyżej zarządzenia Przewodniczącego PKPG z dnia 28 kwietnia 1951 r. umowy planowe o przewóz towarów zawarte w wykonaniu tego zarządzenia pozostają w mocy z tym jednakże, iż każdej ze stron przysługuje prawo odstąpienia od umowy w terminie 14 dni od daty wejścia w życie tego zarządzenia.

K. K.

UZUPEŁNIENIA DO NORM ZUŻYCIA PALIWA

Dotychczasowe normy zużycia materiałów pędnych, zatwierdzone zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 21 października 1950 (Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 34 poz. 271) obowiązują nadal. Ostatnio, z racji wznowienia nakładu przez Wydawnictwa Komunikacyjne broszury SM-161, zawierającej te normy, Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego wprowadziło pewne poprawki i uzupełnienia do norm. Ponieważ sprawa norm zużycia materiałów pędnych ma bardzo ważne znaczenie w gospodarce samochodowej, przeto podamy tutaj te uzupełnienia i poprawki, aby posiadacze broszury SM-161 mogli wprowadzić je do niej.

Uzupełnienia do Tabeli nr 1 i 2 (strona 31, 32, 33, 34)

A. Samochody osobowe

Marka	Typ	Zużycie w litrach na 100 km
DKW	F8	7,5 (Norma)
DKW	F9	9 tymczasowa
Austin	A40	8,5
Bentley	Mark IV	20
B M W	342	13,5
Buick Seria 50	Super	20
Buick Seria 70	Roadmaster	22
Chrysler	Windsor	18
Fiat	1500, 1500E, 1500D	12
Fiat	500, 500B, 500C	7
Ford (Bryt.)	Anglia	9
Ford (Bryt.)	Prelect	10
Ford	Forty Niner Tudor V8	18
Ford	Forty Niner Tudor V6	17
Hanomag	1.3 liter	10,5
Hansa Borgward	2000	13
Hansa Borgward	2300	13,5
Hansa Borgward	3500	18
Hudson	Commodore 8	13,5
Humber	Hawk	14
Humber	Pulman i Super Snipe	20
Standart	Vanguard	16
Studebaker	Champion	16,5
Vauxhall	10	9
Vauxhall	12	10,5
Vauxhall	Wgvern	10
Vauxhall	Veloxy	13

Uzupełnienia do Tabeli nr 3 i 4 (strona 34, 35)

B. Autobusy z silnikiem wysokopiętnym

Czepl	Ikarus 30	20 (Norma)
Renault	R-4150	24 tymczasowa
Chausson	APH (1:7,25)	21

Uzupełnienie do Tabeli nr 6 (strona 36, 37, 38, 39)

C. Samochody ciężarowe z silnikiem niskopiętnym

Phönomen	Granit 27	19,5 (Norma)
Thornycroft	Tartar WOFAC 4/1	40 tymczasowa

Uzupełnienie do Tabeli nr 7 (strona 39)

D. Samochody ciężarowe z silnikiem wysokopiętnym

Czepl	D-350	19 (Norma)
Fiat	680 N	25 tymczasowa
Horch	H3A	22
Skoda	706 RM	32

Tabele nr 10 (strona 42) należy wykreślić i na jej miejsce wstawić:

E. Ciągniki naczepowe (siodłowe)

Autocar (niskopiętny)	U-4044, U-4144	53
Autocar	U-7144	70
Autocar	U-8144	70
Bedford	OSS, OXC	33
Diamond	Scammell	53
Federal	94 x 43A, B, C	70
Henschel (wysokopiętny)	SJO	43
International (niskopiętny)	H-542-9, H-542-11	53
Leyland (wysokopiętny)	ECO 31 Comet	25
Kaelble	S6G 125	40
Kaelble	S6G 110	38
Panhard	IE 35 HL Novic	23,5
Studebaker (niskopiętny)	US6 x 4	40

Uzupełnienie do Tabeli nr 10 (strona 43)

F. Ciągniki przyczepowe (drogowe)

Zetor	25	20
-------	----	----

Paragraf 3 „Paliwa płynne do pojazdów samochodowych” uzupełniono na stronie 18 następująco:

Mieszanka BAB — benzynowo-alkoholowo-benzolowa.

Mieszanka BAB jest paliwem trójskładnikowym, uzyskiwanym przez zmieszanie benzyny silnikowej czystej z alkoholem etylowym absolutnym i benzolem silnikowym.

Skład:

alkohol etylowy absolutny objętościowo 16%, wagowo 16%,

benzyna silnikowa czysta objętościowo 70%, wagowo 68%,

benzol silnikowy objętościowo 14%, wagowo 16%.

Przeciętne własności mieszanki BAB:

ciężar właściwy 0,760—0,775

wartość opałowa górna około 10,000 kal/kg

liczba oktanowa nie niżej 70

bezwodna, przezroczysta, bez zawiesin i zanieczyszczeń mechanicznych.

Normy zużycia mieszanki BAB w silniku pojazdów samochodowych są takie same jak dla benzyny.

Mieszanka BAB — podobnie jak BA — pod wpływem wody ulega rozwarstwieniu, tj. wydzieleniu alkoholu. Poza tym mieszanka BAB ujemnie wpływa na lakier nadwozia. Należy zatem unikać rozlewania mieszanki po nadwoziu samochodu.

Wyżej podane własności etyliny oraz paliwa BA i BAB mogą ulegać nieznacznym zmianom.

A. W.

OBOWIĄZEK UBEZPIECZENIA MIENIA W TRANSPORCIE KRAJOWYM PRZES JEDNOSTKI GOSPODARSTWA WSPÓŁCZYNNEJ

W numerze A-86 Monitora Polskiego z dnia 5 października 1951 r. ukazało się z mocą obowiązującą od dnia ogłoszenia Zarządzenie Przewodniczącego PKPG i Ministra Finansów z dnia 19 września br. w sprawie zasad ubezpieczenia mienia w transporcie krajowym przez jednostki gospodarki społecznej.

Obowiązek ubezpieczenia dotyczy wszystkich jednostek gospodarki społecznej z wyjątkiem jednostek podległych Ministrom: Obrony Narodowej, Bezpieczeństwa Publicznego, i Spraw Zagranicznych oraz rolniczych spółdzielni produkcyjnych.

Ubezpieczeniu podlega wszelkie transportowane mienie z wyjątkiem przedmiotów, których uszkodzenie w czasie transportu jest mało prawdopodobne. Wykazy tych przedmiotów ustala dla podległych jednostek właściwe ministerstwo. Umowy ubezpieczeniowe zawierane w zasadzie w formie polis obrotowych powinny obejmować wszelkie ryzyka mające charakter losowy, a rodzaje tych ryzyk określają dla podległych jednostek właściwe centralne zarządy lub centra le handlowe w porozumieniu z Powszechnym Zakładem Ubezpieczeń Wzajemnych (PZUW). Zarządzenie nakłada obowiązek ubezpieczenia transportów przy użyciu wszelkiego rodzaju środków transportowych na wszelkich odcinkach drogi i przejściowym składowaniu na trasie przewozu w okresie przewidzianym ogólnymi warunkami ubezpieczenia.

Właściwe ministerstwo może zwolnić:

a) niektóre jednostki od obowiązku ubezpieczenia od pewnych ryzyk po porozumieniu z PZUW,

b) od obowiązku zawarcia umowy o ubezpieczeniu w formie polisy obrotowej tej jednostki, dla których z uwagi na nieznaczną ilość transportu, ubezpieczenia w formie innych polis będą ekonomiczniejsze.

W dalszym ciągu zarządzenia określa się sposób obliczania sum ubezpieczenia, wysokości składek, likwidowania szkód oraz ustala się na kim ciąży obowiązek ubezpieczenia towarów w obrocie handlowym.

Poza tym zarządzenie nakłada na PZUW i zainteresowanych ministrów obowiązek niezwłocznego przystąpienia do opracowywania wysokości składek oraz anuluje wszystkie poprzednio zawarte, a sprzeczne z niniejszym zarządzeniem umowy ubezpieczeniowe oraz inne pokrewne umowy, zawarte między jednostkami gospodarki społecznej.

J. M.

POWOŁANIE KOMISJI DO OPRACOWANIA ZAGADNIEN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU I OCHRONY PRACY

W 1950 roku weszła w życie ważna dla świata pracy Uchwała Prezydium Rządu w sprawie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu i ochrony pracy przy przewożeniu, przeładunku i magazynowaniu materiałów niebezpiecznych i szkodliwych (Monitor Polski Nr A-109 z dnia 16.X.1950 r. poz. 1373).

Uchwałę tę omawialiśmy w dziale informacyjnym naszego pisma w numerze grudniowym z 1950 r.

Obecnie podajemy, iż stosownie do § 7 wyżej wspomnianej uchwały ukazało się Zarządzenie Przewodniczącego PKPG Nr 361 z dnia 14 września 1951 r. w sprawie powołania Komisji do opracowania całokształtu zagadnień zabezpieczenia zdrowia i życia ludzkiego oraz mienia przed szkodliwymi następstwami niewłaściwego obchodzenia się z materiałami niebezpiecznymi (Biuletyn PKPG Nr 25 z dnia 26 września 1951 r. poz. 269).

Powołanie takiej Komisji jeszcze raz potwierdza, jak dalece Państwo Ludowe opiekuje się człowiekiem pracy. Omawiane zarządzenie ustala, że Komisja będzie działała pod nadzorem Przewodniczącego PKPG. Jako członkowie w skład Komisji wchodzi przedstawiciele Centralnej Rady Związków Zawodowych, Sztabu Generalnego oraz Ministerstw: Bezpieczeństwa Publicznego, Transportu Drogowego i Lotniczego, Przemysłu Ciężkiego, Przemysłu Chemicznego, Przemysłu Lekkiego, Przemysłu Rolnego i Spożywczego, Górnictwa, Żeglugi, Pracy i Opieki Społecznej i Ministerstwa Państwowych Gospodarstw Rolnych.

Komisja, o której mowa, ma m.in. ustalić najwłaściwsze opakowania dla materiałów niebezpiecznych, opracować zasady transportu, przeładunku i magazynowania tych materiałów oraz przeprowadzić rewizję wszystkich obowiązujących ustaw, rozporządzeń, zarządzeń, regulaminów, instrukcji, dotyczących zagadnień transportu, przeładunku i magazynowania materiałów niebezpiecznych.

K. K.

NOWA TARYFA LOTNISKOWA

Zarządzeniem Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 30 lipca 1951 r., ogłoszonym w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 14, poz. 149, ustalone zostały z mocą obowiązującą od 30 października 1950 nowe stawki opłat za korzystanie z lotnisk. W porównaniu z dotychczasową taryfą nowe stawki wykazują następujące zasadnicze zmiany:

1. Wprowadzony został do urzędowej taryfy nowy rodzaj opłat, gdyż obok istniejących opłat za starty, lądowanie oraz za postój w hangarze i poza hangarem przewidziano opłatę za dodatkowe usługi związane ze startem i lądowaniem. Dodatkowe usługi obejmują oczyszczanie samolotu, holowanie na lotnisku, pomoc przy zapuszczaniu silników i przy tankowaniu itp.

Czynności te wynagradzane były dawniej w ramach opłaty za start i lądowanie, co było niesłuszne ponieważ chodzi tu o świadczenia o charakterze umownym, z których nie każdy samolot musi korzystać, podczas gdy opłata za start i lądowanie powinna w zasadzie obejmować wynagrodzenie za zużycie lotniska oraz za usługi świadczone obowiązkowo przez zarząd portu na rzecz samolotów (obsługa

ruchowa, radiowa, meteorologiczna itd.). Nie zostało objęte opłatami lotniskowymi wynagrodzenie za poważniejsze naprawy, za podgrzewanie silników oraz za inne usługi świadczone w specjalnych warunkach.

2. Nowe stawki są niższe od dotychczasowych. Tak na przykład opłata za start i lądowanie samolotu o mocy silników ponad 2000 KM (większość samolotów komunikacyjnych) wyniosła dotychczas zł 240, natomiast według nowej tabeli wynosi od 75 do 140 zł. Obniżka dotyczy również innych opłat, tak że w sumie (po uwzględnieniu także opłat za usługi dodatkowe) koszt lądowania na naszych lotniskach został znacznie zmniejszony.

Może to mieć wpływ na ściąganie do naszych portów międzynarodowych linii lotniczych (także tranzytowych), co z punktu widzenia polityki lotniczej i dewizowej nie jest bez znaczenia.

W każdym razie z obniżeniem opłat lotniskowych łączy się zawsze wzrost konkurencyjności portów lotniczych.

3. Znacznym postępem w porównaniu ze stanem dotychczasowym jest nowoczesne ujęcie skali opłat w zależności od typu i ciężaru samolotów, co najlepiej odpowiada kosztom i usługom, których rekompensatę stanowią omawiane opłaty. Dotychczas opłata za start i lądowanie wzrastała proporcjonalnie do mocy silników, a opłaty za postój w hangarze i poza hangarem obliczane były od metra kwadratowego powierzchni zajmowanej przez samolot. Te systemy obliczania opłat okazały się jednak niepraktyczne i odbiegały od rzeczywistego kształtowania się kosztów.

4. Wreszcie usunięto jeszcze niektóre inne anachronizmy, które pokutowały dotąd w taryfach lotniskowych i pochodziły z czasów, w których samoloty wyposażone były z reguły w płożę ogonową (zamiast kółka), kiedy hangary zazwyczaj nie były oświetlone itd., co znajdowało swój wyraz w brzmieniu uchylonej taryfy.

M. Z.

ŹRÓDŁA I SPOSOBY FINANSOWANIA WYNAJAZDZOŚCI PRACOWNICZEJ

Na podstawie dekretu z dnia 12.X.1950 r. o wynalazczości pracowniczej — Minister Finansów zarządzeniem z dnia 27 lipca 1951 r. (Monitor Polski Nr A — 70 z dnia 11 sierpnia rb.) określił źródła i sposoby finansowania wynalazczości pracowniczej.

Należy zaznaczyć, że jest to czwarte z kolei podstawowe zarządzenie w dziedzinie wynalazczości pracowniczej. Pierwsze trzy obejmowały:

1. podstawy prawne ruchu wynalazczości pracowniczej — dekret z dnia 12.X.1950 r. (Dz. Ustaw Nr 47/50)
2. wynagradzanie twórców wynalazków, udoskonaleń technicznych i usprawnień pracowniczych — uchwała Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 1951 r. (Monitor Polski A — 36/51)
3. jednolite zasady zgłaszania i załatwiania wniosków racjonalizatorskich (Monitor A — 66/51).

Według tego zarządzenia finansowanie wynalazczości pracowniczej obejmuje:

- 1) wynagrodzenie twórców pracowniczych wynalazków, udoskonaleń technicznych i usprawnień;
- 2) wynagrodzenia i premie za pomoc techniczną w opracowaniu projektów;
- 3) premie za współudział w realizacji projektów;
- 4) wynagrodzenia technicznych przedstawicieli kierownictwa zakładów pracy w klubach techniki i racjonalizacji;
- 5) wynagrodzenia członków komisji wynalazczości i centralnych komisji wynalazczości oraz rzeczoznawców za udział w posiedzeniach;
- 6) wydatki związane z utrzymaniem klubów techniki i racjonalizacji;
- 7) wydatki związane z urządzeniem konkursów wynalazczości pracowniczej;
- 8) koszty prenumeraty wydawnictw Urzędu Patentowego Rzeczypospolitej Polskiej i innych wydawnictw z dziedziny wynalazczości;
- 9) inne wydatki związane z realizowaniem zadań w zakresie wynalazczości pracowniczej, przewidziane

w przepisach wydawanych przez Przewodniczącego PKPG.

Zarządzenie to ustala zasadę, że wynagrodzenia twórców wypłacane są ze środków obrotowych tego zakładu pracy, w którym projekt został zastosowany.

O ile pomysł został zastosowany w większej ilości zakładów pracy, zakłady te — po dokonaniu obliczenia wynagrodzenia zgodnie z właściwymi przepisami — przekazują je do zakładu pracy, w którym jest twórca projektu zatrudniony.

Premię za udzieloną pomoc techniczną wypłaca ze środków obrotowych ten zakład pracy, który zlecił udzielenie pomocy.

Wypłata premii za współudział w realizacji projektów oraz stałe wydatki związane z finansowaniem wynalazczości pracowniczej pokrywane są również ze środków obrotowych poszczególnych zakładów pracy. Te ostatnie wydatki powinny być włączone do planów finansowych zakładów pracy. Wpłaty na te cele powinny być dokonywane również w tych przypadkach, gdy przekraczają planowane na te cele kwoty.

W dalszym ciągu zarządzenie określa sposób pokrywania wydatków odnoszących się do projektów, które mają zastosowanie przy robotach inwestycyjnych, sposób pokrywania wszystkich wydatków, związanych z realizacją i stosowaniem projektów racjonalizatorskich oraz sposób pokrywania wydatków przez instytucje centralne.

Równocześnie straciły moc dwie Instrukcje PKPG:

- a) Instr. 9/F z dnia 12.X. 49 r. w sprawie finansowania kosztów związanych z realizacją i uruchomieniem usprawnień pracowniczych;
- b) Instr. 11/F z dnia 19.X. 49 r. w sprawie sfinansowania nakładów majątkowych powstałych w związku z realizacją usprawnień pracowniczych.

A. Ł.

INFORMACJE CZSS

WYMIANA SAMOCHODÓW PO NAPRAWIE GŁÓWNEJ

Oddając samochód wymagający naprawy głównej do jednego z Zakładów Naprawy Samochodów (ZNS) podległych Centralnemu Zarządowi Sprzętu Samochodowego — użytkownik otrzymuje, poza aktem zdawczo-odbiorczym, asygnatę uprawniającą go do otrzymania pojazdu naprawionego.

Wydawanie pojazdów naprawionych odbywa się w kolejności przyjętych samochodów do naprawy.

Czasokres wyczekiwania na samochód naprawiony jest różny. Biorąc pod uwagę, że cykl remontowy samochodu trwa około 3 miesięcy oraz konieczność zgromadzenia odpowiedniej ilości pojazdów jednego typu dla uruchomienia produkcji systemem potokowym — okres oczekiwania użytkownika winien wynosić 2 do 3 miesięcy.

Jeśli w chwili obecnej czas ten jest znacznie krótszy to wynika to z tego, że CZSS prowadzi akcję zamiany pojazdów na inną markę o tym samym tonażu, za wyraźną zgodą użytkownika.

Należy stwierdzić, że sami użytkownicy nie zawsze interesują się terminem odbioru samochodu naprawionego, a w wielu przypadkach nie reagują również na powiadomienia ZNS o gotowości pojazdu do odbioru.

Ten stan rzeczy pociąga za sobą konieczność przetrzymywania pojazdów na magazynie ZNS, co jest nieopłacalne zarówno ze względu na brak środków transportowych na rynku, jak i na konieczność przyspieszenia obiegu środków obrotowych.

Niezależnie od zgłoszeń osobistych przez użytkowników o zamiarę pojazdu, CZSS we własnym zakresie rozsyła pisma z propozycją zamiany pojazdów na inną markę, w przypadku posiadania pewnej ilości samochodów wolnych.

Jeśli termin odbioru pojazdu naprawionego jest zbyt długi, użytkownik winien zwrócić się do CZSS z wnioskiem o zamiarę pojazdu na inną markę. W tych wypadkach CZSS wystawia zlecenie na wydanie pojazdu zamiennego ze wskazaniem Zakładu odbiorczego i terminu odbioru.

Należy podkreślić, że często się zdarza możliwość wymiany pojazdu na tonaż mniejszy. Decydując się na zamiarę samochodu na niższy tonaż, użytkownik ma

pierwszeństwo po wyeksploatowaniu pojazdu zamiennego do otrzymania później pojazdu o większym tonażu.

W tym przypadku, pobierając pojazd zamienny o mniejszym tonażu, winien domagać się w ZNS, aby na akcie zdawczo-odbiorczym wpisano numer zlecenia CZSS w którym pojazd zamieniono.

Wykorzystanie zlecenia obowiązuje w terminie w nim oznaczonym.

Zdarza się bowiem często, że użytkownik zgłasza się do ZNS po odbiór samochodu po upływie miesiąca, a nawet więcej od daty zlecenia.

Przeterminowane zlecenie traci swą ważność, jeśli w odpowiednim terminie nie zostało wykorzystane, a rezerwowany pojazd zostaje wydany innemu oczekującemu użytkownikowi.

Zachowanie terminu odbioru pojazdu naprawionego obowiązuje również wtedy, gdy poszczególne ZNS powiadamiają użytkownika o gotowości pojazdu i żądają podania sposobu regulacji należności za naprawiony samochód.

Nie podanie warunków płatności w żądanym przez ZNS terminie powoduje automatyczne przesunięcie użytkownika na koniec listy oczekujących, a Centralny Zarząd nie będzie przyjmował żadnych w tym względzie reklamacji, wychodząc z założenia, że pojazd ten jest zbędny użytkownikowi.

Oddawszy samochód do naprawy i oczekując na pojazd tej samej marki (rezygnując z zamiany), użytkownik winien we własnym interesie być w kontakcie z ZNS remontującym, celem ustalenia terminu odbioru pojazdu naprawionego. Reklamacje w tych sprawach do CZSS winny mieć miejsce tylko w wyjątkowych przypadkach, kiedy termin przewyższa czasokres remontu 3 miesięcy.

W. K.

TARYFY I ZARZĄDZENIA

A. W KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych nr 17 z 1951 r. ukazały się zarządzenia Ministra Kolei z 25/IX. 1951 r., które z dniem 1/XI.1951 r. wprowadziły w życie:

1) Umowę o przewozie towarów kolejami żelaznymi w bezpośredniej komunikacji międzynarodowej (MGS) oraz

2) Jednolitą taryfę tranzytową na przewóz towarów przez kraje których koleje uczestniczą w Umowie o przewozie towarów kolejami żelaznymi w bezpośredniej komunikacji (MGS).

Z dniem tym w komunikacji wzajemnej między Polską, ZSRR, Niemiecką Republiką Demokratyczną, Czechosłowacją, Węgrami, Rumunią, Bułgarią i Albanią przewóz towarów odbywa się wyłącznie na podstawie przepisów MGS. Jednocześnie straciły moc obowiązujące:

1) Część I Taryfy na przewóz osób, bagażu i przesyłek towarowych w polsko-radzieckiej bezpośredniej komunikacji kolejowej w zakresie przewozu towarów,

2) Międzynarodowa taryfa kolejowa na przewóz towarów w bezpośredniej komunikacji między Polską a Niemiecką Republiką Demokratyczną.

3) Zarządzenia w sprawach komunikacji towarowych: Polska—Bułgaria, Polska—Czechosłowacja, Polska—Rumunia, Polska—Węgry i Rumunia—Niemiecka Republika Demokratyczna oraz

4) Część II Taryfy na przewóz osób, bagażu i przesyłek towarowych w polsko-radzieckiej bezpośredniej komunikacji kolejowej w zakresie przewozu towarów.

Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych nr 18 z 1951 r. zawiera zarządzenie Ministra Kolei z 1.X.1951 r., które wprowadza nowe zmiany w Taryfie towarowej Polskich Kolei Państwowych dla linii normalnotorowych, część I B. Zasadniczym zmianom uległ dotychczasowy § 14 działu I o obliczaniu przewożonego za przesyłki jednolitego towaru. Do paragrafu tego wprowadzono załącznik 11, w którym grupa A zawiera techniczne wzory ładunkowe w tonach dla przesyłek wagonowych przewożonych w wagonach krytych, węglarkach, platformach i specjalnych, grupa B zaś określa normy ładunkowe dla przesyłek wagonowych towarów nie objętych grupą A. Zmiany te omówimy obszernie na osobnym miejscu w następnym numerze.

B. W KOMUNIKACJI DROGOWEJ

W Dz. T. i Z. K. nr 18 z 1951 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z 14/IX 1951 r. w sprawie zmiany Tymczasowej taryfy towarowej przedsiębiorstw uprawiających zarobkowy przewóz towarów pojazdami mechanicznymi. Zarządzenie to wprowadza nowy § 63b, według którego przy usługach transportowych, dokonywanych przez przedsiębiorstwa przewozowe nieuspołecznione, opłaty taryfowe obniża się w sumie końcowej o 50%. Obniżkę tę stosuje się także w przypadkach, gdy przedsiębiorstwo przewozowe nieuspołecznione dokonywa przewozu na zlecenie przedsiębiorstwa uspołecznionego, przy czym przedsiębiorstwo uspołecznione pobiera od klienta pełną opłatę.

W KOMUNIKACJI WODNEJ ŚRÓDLĄDOWEJ

Dz. T. i Z. K. nr 18 z 1951 r. zawiera zarządzenie Ministra Żeglug z 22/VIII 1951 r., które w czasie wzmożonych przewozów jesiennych od 1/IX do 15/XII 1951 r. opłatę za przetrzymanie statku towarowego (postojowe) z § 38 pkt. 8 Tymczasowej taryfy towarowej Żeglugi Śródlądowej podwyższa o 100%.

O. K.

ORZECZNICTWO**ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SZKODY POWSTAŁE WSKUTEK NIEZGODNEGO Z OBOWIĄZUJĄCYMI PRZEPISAMI ZAŁADOWANIA POJAZDU**

W razie załadowania pojazdu na wysokość przekraczającą 4 m dopuszczalną według § 53 ust. 2 lit. a rozporządzenia z dnia 27.X. 1937 roku o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz.U.R.P. Nr. 85 poz. 616) właściciel pojazdu odpowiada za szkodę stałą wynikłą.

Okręgowa Komisja Arbitrażowa w Katowicach orzeczeniem z dnia 30 sierpnia 1951 roku zasądziła od Przedsiębiorstwa B na rzecz Przedsiębiorstwa A kwotę zł. X.

Z u z a s a d n i e n i a

Dnia 26 lipca 1951 roku samochód pozwanej, wiozący betoniarke, przy przejeżdżaniu ulicą Skośną w Katowicach zaczął o linki umieszczone nad ulicą, należące do powoda, a służące do podtrzymywania tablic orientacyjnych na dworcu autobusowym w Katowicach. Na skutek tego uszkodzone zostały słupy, na których przedmiotowe linki były zawieszone. Powód domaga się w rezultacie poniesienia przez pozwanego kosztów naprawy powstałej szkody. Komisja ustaliła, że linki, na których wisiały tablice orientacyjne, były przeciągnięte na wysokości 4,5 metra nad poziomem jezdni. Według § 53 ust. 2 lit. a) rozporządzenia z dnia 27 października 1937 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, (Dz.U.R.P. Nr. 85, poz. 616), maksymalna dopuszczalna wysokość załadowanego pojazdu nie może przekraczać 4 metrów. W obecnym przypadku wysokość ta przekraczała do dopuszczalne maksimum, skoro po-

jazd górna częścią betoniarki zaczął o linki, powodując uszkodzenie. Wobec powyższego Komisja zasądziła żadaną kwotę. (Nr Rep. VI-OA-424/51/a).

NALEŻY OGRANICZAĆ REEKSPEDYCJE WAGONÓW

Udzielenie przez odbiorcę zlecenia na przewóz samochodami mylnie skierowanego ładunku — dla uniknięcia ryzyka powstania postojowego oraz celem ograniczenia reekspedycji, upoważnia odbiorcę do żądania od nadawcy zwrotu poniesionych kosztów.

Okręgowa Komisja Arbitrażowa w Katowicach po rozpoznaniu wniosku Centrali Handlowej X przeciwko Hucie Y zasądza od Huty Y na rzecz powódki, Centrali Handlowej X kwotę wraz z odsetkami i kosztami postępowania.

Z u z a s a d n i e n i a

Pozwana Huta Y wysłała do Składu Żelaza powódki w Centrali X w Wałbrzychu, wagon rur żelaznych, podając w liście przewozowym omyłkowo stację przeznaczenia Wałbrzych—Główny zamiast Wałbrzych—Miasto. Skład Żelaza Centrali X zlecił Państwowej Komunikacji Samochodowej przewiezenie rur do magazynu. Centrala X poniosła koszt przewozu i przeładowania rur z wagonu do samochodu. Pozwana przyznaje omyłkę, zarzuca jednak, że powódka powinna była dokonać reekspedycji wagonu, nie przewozić rur samochodem.

Komisja wzięła pod uwagę, że koszt reekspedycji oraz opłatę karną za reekspedycję musiałaby pozwana w każdym razie ponieść. Należy jednak uwzględnić, że wagon nadszedł 23.12 1950 r. w sobotę, a następnego dnia były wolne od pracy. Gdyby więc powódka nie uzyskała z DOKP we Wrocławiu zgody na reekspedycję, albo gdyby uzyskała ją z opóźnieniem, zachodziła obawa powstania wysokich kosztów postojowego. Ponadto w grudniu 1950 r. obowiązywało już Zarządzenie Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego z dnia 23.9. 1950 r. w sprawie ograniczenia reekspedycji przesyłek kolejowych na kolejach normalnotorowych (Biuletyn PKPG nr 21, pozycja 234) i wydane na jego podstawie Zarządzenie Ministra Komunikacji i Ministra Przemysłu Ciężkiego. Zarządzenia te zmierzają do jak największego ograniczenia ilości reekspediowanych wagonów, ze względu na zakłócenia, jakie to powoduje w wykonaniu planu przewozów kolejowych.

W tych warunkach należy uznać, że powódka wyładowując wagon na stacji Wałbrzych—Główny zarówno stosowała się do zarządzeń ograniczających reekspedycję, jak uniknęła ryzyka powstania ewentualnego postojowego. Postępowanie jej było zatem gospodarczo uzasadnione, a tym samym jej żądanie zwrotu poniesionych kosztów jest słuszne. Oprócz należności głównej zasądzono odsetki w ustawowej wysokości. Kosztami postępowania obciążono pozwaną jako stronę przegrywającą spór. Koszty te obejmują opłatę arbitrażową uiszczoną przez powódkę. (Nr rep. VI.1.02-522/51/a).

NOTATKI**JAN MOROCZNIK (Warszawa)****T r a n z y t**

Zacniemy od definicji tranzytu. Tranzyt jest to forma usług przewozowych, w której przez terytorium jednego państwa przechodzą towary, stanowiące przedmiot handlu zagranicznego dwóch innych państw. Tranzyt może być czynny i bierny. Tranzyt czynny jest wtedy, gdy przewozy następują przez terytorium danego państwa, tranzyt bierny zaś — gdy dane państwo w swojej wymianie towarowej z innymi krajami musi korzystać z drogi przewozowej przez państwo trzecie. Tak pojęty tranzyt można poza tym określić mianem tranzytu lądowego, gdyż bez względu na to czy dana przesyłka przychodzi, czy też następnie wychodzi morzem przez porty danego kraju tranzytowego, podstawową trasą przewozową, prowadzącą przez dane państwo, jest trasa lądowa względnie lądowo-rzeczna.

Istnieje jeszcze jedna forma tranzytu — tranzyt morski. Jako tranzyt morski pojmujemy przeładunek towarów w porcie danego kraju z przychodzącego z zagranicy statku na inny statek celem skierowania go drogą morską do dalszego kraju. Przy tranzycie morskim towary mogą być również, oczekując na statek wyjścia, składowane w magazynach portowych. Tranzyt morski ma dla danego portu poważne znaczenie, wzmacniając kierowaną przez niego masę towarową zarówno ilościowo jak i kierunkowo.

W związku z tym, że wpływy przynoszone przez usługi tranzytowe płatne są przez zagranicznego partnera i stanowią dla danego kraju dochody dewizowe — usługi tranzytowe można określić jako pewnego rodzaju eksport — eksport usług zwany również inaczej eksportem niewi-

działnym. Wobec tego, że eksport ten tylko w małej części związany jest z zużyciem przywożonego z zagranicy surowca, a głównie stanowi zapłatę za czynności wykonywane w kraju, jak np. za czynności przeładunkowe wykonywane przez robotników portowych, za czynności kolei itd. — stanowi on dla organizmu gospodarczego danego państwa cenną formę wpływów dewizowych.

Przewozy tranzytowe jednakże nie oznaczają jedynie tylko korzyści dewizowych. Mogą one również, w zależności od swojej masy, odgrywać poważną rolę w rozwoju systemu komunikacyjnego danego kraju, a specjalnie wpływają korzystnie na rozwój portów i ich połączeń żeglugowych.

Wpływają one między innymi na możliwość uruchomienia nowych, względnie powiększenie częstotliwości istniejących połączeń bezpośrednich z danego portu. Powiększając ilość ładunków kierowanych do odległych portów i wpływając przez to dodatnio na obniżkę frachtów morskich, przynosząc przez to dodatkowe korzyści dla handlu zagranicznego danego kraju, ponieważ z obniżonych frachtów korzysta również i własna wymiana towarowa. W razie ujęcia ich w planowy strumień towarowy — mają również swój korzystny wpływ na równomierność pracy portów i żeglugi, niwelując dysproporcje sezonowości i pozwalając na właściwe wykorzystanie aparatu i magazynów portowych.

Dalszy korzystny wpływ wywierają ładunki tranzytowe na rozwój żeglugi. Powiększają one z jednej strony wpływy dewizowe, z drugiej zaś pozwalają na właściwe kompletowanie ładunków, organizację nowych połączeń, unikanie pustych podróży, przestojów w porcie itd.

Od czego zależy jest rozwój tranzytu? Rozwój tranzytu zależy zarówno od geograficznego położenia danego kraju, jak i od właściwie przez dany kraj postawionej organizacji przewozów. Istnieją kraje, które z racji swego położenia geograficznego z natury rzeczy są dla swoich sąsiadów przedstawniane jako państwo tranzytowe. Są jednak i takie, które swoją pozycję jako kraju tranzytowego zdobywają w pewnym stopniu sztucznie, bo nie leżąc na geograficznie naturalnym szlaku przewozowym, dzięki polityce niższych przewozowych uczyniły usługi swoich dróg komunikacyjnych atrakcyjnymi. Rzecz jasna, połączone to jest również z postawieniem na możliwie wysokim poziomie właściwego aparatu usługowego.

W okresie przedwojennym walka o ładunki tranzytowe pomiędzy poszczególnymi państwami była bardzo ostra i nie przebiegała w środkach. Państwa kapitalistyczne, bezwzględnie, jeśli chodzi o szukanie zysków, wbrew istniejącym międzynarodowym umowom kolejowym, zakazującym udzielania jakichkolwiek osobnych zniżek dla określonych załadowców, wbrew obowiązującej zasadzie, że taryfy muszą być jednakowo stosowane w stosunku do wszystkich — udzielały w walce o ładunki tranzytowe daleko idących zniżek specjalnych. Zniżki te często nie

były oparte na normalnie przyjętej podstawie kalkulacyjnej stawek kolejowych danego towaru (odległość, klasa taryfowa), lecz jedynie na obniżeniu kosztów przewozu w stosunku do kosztów drogi konkurencyjnej. Dochodziło do tego, że przewóz pewnych ładunków tranzytowych kosztował kilkakrotnie taniej, aniżeli koszt przewozu tego samego towaru krajowego. Specjalnie aktywne były pod tym względem koleje i porty przedwojennych Niemiec oraz porty Rotterdam, Antwerpia i Triest. Stan ten wykorzystywali załadowcy, którzy oferując ładunki poszczególnym kolejom i grożąc oddaniem ładunku konkurencji, wymuszali częstokroć od dążących do monopolistycznego stanowiska zarządów kolejowych stawki poniżej kosztów własnych.

Głównym obiektem walki były ładunki krajów nieposiadających własnego wybrzeża morskiego — Czechosłowacji, Węgier, Rumunii i Austrii — prowadzących ożywioną wymianę międzynarodową.

Po wojnie wiele się na tym odcinku zmieniło. Polska otrzymawszy szeroki dostęp do morza, odpowiednio rozbudowała swoje porty, żegluge, oraz lądowe i rzeczne połączenia dowozowe. Geograficzne położenie Polski predysponuje ją do oddania usług tranzytowych przede wszystkim na szlakach Europa Wschodnia — Europa Zachodnia, oraz Europa Południowo-Wschodnia — Europa Północna wzgl. kraje zamorskie. Na każdej z tych tras jednym z partnerów, odbiorcą lub załadowcą ładunku jest Związek Radziecki lub kraj demokracji ludowej. Kraje te, tak jak i Polska rozumieją, że drogi tranzytowe, drogi zbliżające do światowych rynków zamorskich, nie mogą być przedmiotem szukania za wszelką cenę zysków, lecz winny oddać wspólną usługę, mającą na celu konsolidację gospodarczą państw socjalistycznych. Ma to też swój zasadniczy wpływ na kształtowanie się wzajemnej polityki tranzytowej. Jest to polityka nie walki o ładunek, cichych refakcji, potajemnych umów itd., lecz polityka oparta na zrozumieniu wspólnego interesu.

Polityka ta prowadzi do stałego powiększania masy towarowej korzystającej z naszych dróg tranzytowych. Porty nasze stają się prawie wyłącznymi usługowcami zaopraczonymi z nami sąsiadów. Fachowa prasa zagraniczna coraz to podaje alarmy portów kapitalistycznych ustępujących nam obecnie pozycję po pozycji na odcinku tranzytu czeskiego i węgierskiego. Przez planowe włączenie towarów tranzytowych do całokształtu naszych obrotów towarowych rośnie ciężar gatunkowy naszych portów i wzrasta się nasz potencjał dyspozycyjny na światowych rynkach frachtowych. Korzyści stąd płynące są w równej mierze udziałem naszym, jak i zaprzyjaźnionych z nami sąsiadów.

Należy mieć nadzieję, że w ten sposób ujęte wzajemne usługi tranzytowe będą dobrym wkładem resortu transportu w realizację długofalowych planów gospodarczych zarówno naszych, jak i zaprzyjaźnionych z nami krajów Demokracji Ludowych.

MAŁA MECHANIZACJA

Mechanizacja prac magazynowych

Wiadomą jest rzecz, że układanie towarów w magazynach, zwłaszcza powyżej 3 m jest pracą bardzo uciążliwą i wymaga wysiłku robotników, szczególnie przy sztukach cięższych, np. przy bełach bawełny o wadze od 180 do 200 kg. Dlatego też konieczna jest mechanizacja tych prac. Mamy jeszcze mało przeznaczonych do tego celu wózków podnośnych. Niewielka tylko ilość wózków akumulatorowych została wprowadzona do eksploatacji zarówno w magazynach spedycyjnych, jak i warsztatowych.

Podany szkic wózka (dźwigu) akumulatorowego widelcowego typu Raba 20 Vv — 27 (produkcji węgierskiej) zawiera szczegółową charakterystykę, a więc rozmiary, ciężar i wysokość podnoszenia. Widzimy, że podnoszenie odbywa się do wysokości 4,5 m, a więc pozwala na układanie towaru stosunkowo wysoko i przez to na pełne wykorzystanie pojemności magazynu. Z

uwagi na dość znaczne wymiary — wózek ten wymaga miejsca w magazynie do poruszania się. Zastosowanie tych wózków może więc mieć miejsce w magazynach większych i o dużym obrocie towarowym, bo wtedy amortyzuje się koszt samego wózka, jak i koszty jego eksploatacji.

Wózek ten (z podnośnikiem hydraulicznym) może wykonywać nast. ruchy:

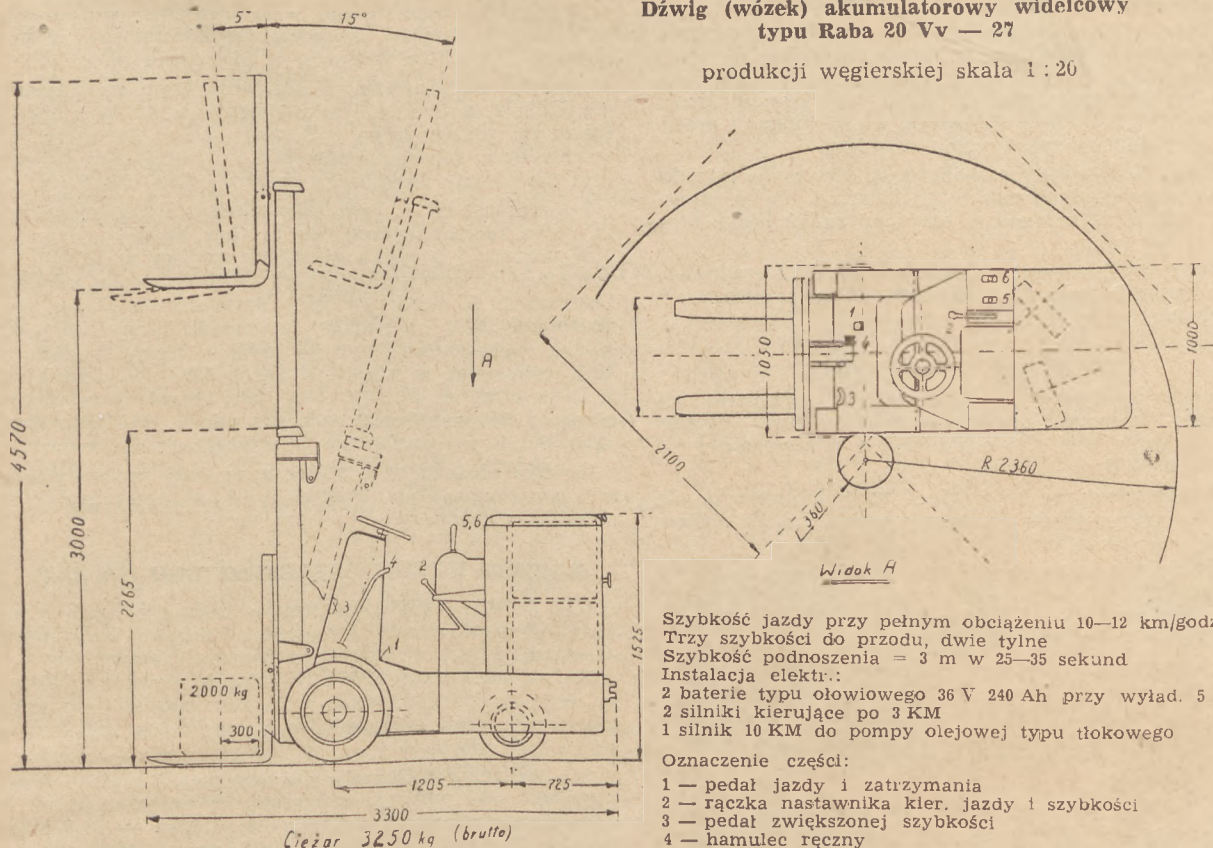
- a) poruszać się wprzód i w tył;
- b) podnosić i opuszczać towary;
- c) wychylać widelki wprzód i w tył.

PORUSZANIE SIĘ WÓZKA

Kierowca naciska nogą pedał Nr 1. Po nastawieniu rączki nastawnika (2) na odpowiednią szybkość — wózek rusza. Po przesunięciu rączki do przodu — wózek rusza wprzód, a po przesunięciu rączki do tyłu — wózek

Dźwig (wózek) akumulatorowy widelcowy typu Raba 20 Vv — 27

produkcji węgierskiej skala 1 : 20



Szybkość jazdy przy pełnym obciążeniu 10—12 km/godz.
Trzy szybkości do przodu, dwie tylne
Szybkość podnoszenia = 3 m w 25—35 sekund
Instalacja elektr.:
2 baterie typu ołowiowego 36 V 240 Ah przy wyład. 5 godz.
2 silniki kierujące po 3 KM
1 silnik 10 KM do pompy olejowej typu tłokowego

Oznaczenie części:

- 1 — pedał jazdy i zatrzymania
- 2 — rączka nastawnika kier. jazdy i szybkości
- 3 — pedał zwiększonej szybkości
- 4 — hamulec ręczny
- 5 — nastawnik podnoszenia i opuszczania widełek
- 6 — nastawnik przechylenia widełek.

rusza w tył. Szybkość poruszania się wózka wzrasta ze zwiększeniem się odchylenia rączki od punktu zerowego. Kierowanie wózka jest podobne do kierowania samochodem. Maksymalny zwrot kół wymaga około 3 obrotów kierownicy. Szybkość powyżej trzeciej szybkości osiągnąć można przez naciśnięcie lewą nogą pedału (3). Aby zatrzymać wózek trzeba prawą nogę zdjąć z pedału Nr 1, po czym wózek zahamuje się i stanie. Mocniejsze hamowanie i unieruchomienie wózka jest możliwe za pomocą ręcznego hamulca (4). Hamowanie może odbyć się oprócz opisanych sposobów — także za pomocą urządzenia elektrycznego, mianowicie przez postawienie rączki nastawnika (2), w pozycji hamującej, która odpowiada pierwszej pozycji biegu wstecznego.

PODNOSENIE I OPUSZCZANIE TOWARÓW

Po zbliżeniu się do towaru i po wsunięciu widełek pod towar — należy zdjąć nogę z pedału Nr 1, wskutek czego wózek zostaje zahamowany. Przy nacisku wewnętrznej rączki (5) nastawnika do tyłu, rozpoczyna się podnoszenie. Rączkę trzeba mocno naciskać, bo przy niedostatecznym kontakcie powstaje łuk między szczękami. Po opuszczeniu rączka automatycznie wraca do pozycji

zerowej. Po osiągnięciu najwyższej pozycji, co jest dobrze widoczne, należy rączkę nastawnika od razu puścić, w przeciwnym razie przeciąża się silnik.

Podnoszenie może być przyspieszone przez naciśnięcie pedału (3). Sposób ten można jednak stosować tylko przy małym obciążeniu, ponieważ przy większym ciężarze może nastąpić przeciążenie silnika i przepalenie się bezpieczników. Celem opuszczenia widełek należy rączkę nastawnika (5) ostrożnie przechylić do przodu. Opuszczanie powinno odbywać się powoli, zwłaszcza przy większym ciężarze, gdyż przy większym przechyleniu rączki ciężar opada nagle, a zatrzymanie go spowoduje nieprzyjemne uderzenie.

W y c h y l a n i e odbywa się podobnie, jak podnoszenie. Kierowanie odbywa się jednak za pomocą zewnętrznej rączki (6) nastawnika. Przy poruszaniu rączką naprzód następuje przechylenie wprzód, przy poruszaniu rączką do tyłu następuje przechylenie w tył.

Należy zaznaczyć, że przed załadowaniem towaru należy słup przechylić wprzód celem łatwiejszego wsunięcia widełek, a po załadowaniu towaru należy przechylić w tył, aby podczas podnoszenia towar nie spadł z widełek.

C. I.

KRONIKA

Jak pracują nasi transportowcy

Z KOMUNIKATU FKPG

WYKONANIE NARODOWEGO PLANU GOSPODARZCZEGO W III KWARTALE 1951 R.

W III kwartale 1951 r. miał miejsce dalszy rozwój gospodarki narodowej. W porównaniu z III kwartałem 1951 r. produkcja przemysłowa wzrosła o około 20%, wydajność pracy w przemyśle o około 16%, przewozy towarowe na

kolejach normalnotorowych o około 10%. Rozwinięto się budownictwo oraz wzmożło się tempo realizacji planu inwestycyjnego. Oddano do użytku wiele nowych obiektów przemysłowych, mieszkaniowych, socjalnych i kulturalnych. Równocześnie jednak na niektórych odcinkach gospodarki narodowej wystąpiły w III kwartale br. pewne zjawiska niekorzystne dla tempa realizacji zadań Narodowego Planu Gospodarczego. W niektórych gałęziach przemysłu nie osiągnięto planowanego wzmożenia tempa produkcji. W rolnictwie niekorzystne warunki atmosferyczne

które wystąpiły w szeregu województw, spowodowały zmniejszenie urodzaju niektórych upraw. Na rynku wystąpiły trudności w zaopatrzeniu ludności w mięso. Elementy spekulacyjne wykorzystując te trudności podjęły próbę zakłócenia równowagi rynkowej. Rząd przedsięwziął środki dla zagwarantowania podstawowej części ludności pracującej niezbędnego zaopatrzenia w mięso.

Pomimo niekorzystnych okoliczności wykonanie Narodowego Planu Gospodarczego w III kwartale 1951 r. stanowiło dalszy krok naprzód w realizacji zadań Planu 6-letniego.

Według tymczasowych danych wykonanie Narodowego Planu Gospodarczego w III kwartale 1951 r. przedstawiało się jak następuje:

TRANSPORT I ŁĄCZNOŚĆ

Przewozy towarowe wszystkimi środkami transportu (kolejowego, wodnego i samochodowego) wzrosły ogółem w III kwartale 1951 r. o około 15% w porównaniu z III kwartałem 1950 r.

Przewozy towarowe na kolejach normalnotorowych nie osiągnęły planowanego poziomu, wzrosły jednak ogółem o 10% w porównaniu z III kwartałem 1950 r.

Przewozy towarowe Państwowej Komunikacji Samochodowej przekroczyły o 47% poziom III kwartału ubiegłego roku. Przewozy osobowe PKS wzrosły o 33% w porównaniu z odpowiednim okresem 1950 r.

Plan przewozów towarowych Żegluga Śródlądowej został przekroczony o 17%, przy wzroście o 66% w porównaniu z odpowiednim okresem ub.r. Żegluga morska przekroczyła kwartalny plan przewozów towarowych w tonalich o 14% przy wzroście o 41% w porównaniu z III kwartałem 1950 r.

Plan przeładunków w portach nie został w pełni wykonany. Osiągnięto 92% planu, przy czym przeładunek ogółem w portach wzrósł w porównaniu z III kwartałem ub.r. o 5%, a rud i innych masowych ładunków o 15%.

W III kwartale 1951 r. wartość wykonanych usług pocztowych i telekomunikacyjnych osiągnęła poziom planowany, przy wzroście o 5% w porównaniu z odpowiednim okresem ub.r.

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

OGÓLNOPOLSKA NARADA W SPRAWIE RUCHU RACJONALIZATORSKIEGO NA PKP

(O) W październiku r. odbyła się w Warszawie narada przedstawicieli kolejowych klubów racjonalizatorskich z całej sieci PKP z naukowcami i działaczami związkowymi ZZK. Celem narady było dokonanie analizy ruchu racjonalizatorskiego na PKP oraz zapoznanie aktywu związkowego i przedstawicieli klubów z uchwałą i dekretem Rządu w sprawie wynalazczości pracowniczej.

Referat, obrazujący osiągnięcia ruchu racjonalizatorskiego na PKP od czasu krajowej narady racjonalizatorów we Wrocławiu w r. 1950, wygłosił dyrektor departamentu techniki Min. Kolei St. Koper.

Istotnie, planowanie myśli racjonalizatorskiej weszło w r. 1951 na nowe tory. W wyniku zarządzenia Ministra Kolei z dn. 20 kwietnia r. o zasadach współpracy administracji z klubami racjonalizatorów, wskazane na naradach technicznych „waskie przełoże” omawia się obecnie na naradach racjonalizatorów, gdzie rozpatruje się możliwości ich usunięcia. Od maja do końca września br. zgłoszono klubów racjonalizatorów 98 „waskich przełożeń” jako tematy do opracowania pomysłów na racjonalizatorskich. Akcja ta dała już duże rezultaty: np. w okręgu poznańskim skierowano uwagę racjonalizatorów w odcinku silnych prądów w Poznaniu na przerwy w dostawie prądu. Były one spowodowane stałymi uszkodzeniami wyłącznika wskutek braku tulejek sprowadzanych dotychczas z zagranicy. Rzemieślnik tego odcinka Franciszek Basiczyński opracował przyrząd do wytłaczania takich tulejek, przysparzając w ten sposób Państwu oszczędności w wys. około 25 tys. zł.

Dla usprawnienia pracy 65 czynnych na całej sieci PKP klubów racjonalizatorskich zorganizowane zostały m. inn. narady z przedstawicielami zarządów klubów i

z doradcami technicznymi w jednostkach służbowych. zorganizowano zjazd okręgowy racjonalizatorów w Katowicach i kontrolę terenową w kilkunastu klubach.

Ponadto uregulowano sprawę właściwego rozmieszczenia klubów w terenie oraz zaopatrzenia ich w sprzęt i literaturę, wprowadzono nad nimi stałe patronaty poszczególnych departamentów MK i dyrekcji okręgowych, ustalono zasady współpracy klubów z ZZK, NOT itp.

I półrocze 1951 r. było więc okresem dalszego rozwoju ruchu racjonalizatorskiego i pracy klubów.

W okresie I półrocza zgłoszono ogółem w DOKP, w zakładach naprawczych i PPRK 1936 wniosków racjonalizatorskich. Z tej liczby 34% przypada na służbę mechaniczną, 20% na służbę elektrotechniczną i 18% na służbę ruchowo-handlową. W służbie drogowej złożono 10% pomysłów, w innych służbach 12%. W okresie od 1. I. do 1. IX r. b. Ministerstwo Kolei rozesało wszystkim okręgom 545 zatwierdzonych wniosków racjonalizatorskich do rozpowszechnienia w jednostkach służbowych.

Ogółem złożone w I półroczu wnioski racjonalizatorskie przynoszą PKP średnio 9.081 zł oszczędności w stosunku miesięcznym od 1 pomysłu.

ROZWÓJ RUCHU PASAŻERSKIEGO NA PKP

(O) Polskie Koleje Państwowe notują z każdym rokiem olbrzymi wzrost przewozów, zarówno towarowych — co wiąże się ze wzrostem produkcji przemysłowej i rolniej — jak i pasażerskich, co znowu wypływa z ogromnego wzrostu zatrudnienia a więc konieczności przewozu ogromnych mas pracowników w ruchu podmiejskim z pracy i do pracy.

Jak wykazują obliczenia statystyczne, w r. 1950 przewieźliśmy 563 miliony pasażerów, co oznacza, że na 1 obywatela przypadło w Polsce w r. 1950 — 24,5 przejazdów. W ciągu r. 1950 przewieźliśmy więcej pasażerów niż w latach 1935, 1936 i 1937 razem wziętych. Ilość przejazdów na jednego mieszkańca w Polsce była już w r. 1950 tak wielka jak w Belgii kraju, w którym ze względu na duże uprzemysłowienie i małe terytorium ilość przejazdów na jednego mieszkańca była największa spośród państw kapitalistycznych Europy.

„OPIEKUNOWIE” PAROWOZÓW NA PKP

(O) Ministerstwo Kolei wydało ostatnio zarządzenie wyznaczenia na każdy parowóz tzw. „opiekunów parowozu” — starszych maszynistów, których nazwiska będą figurować na specjalnych tabliczkach umieszczonych na burtach maszynistów. Każdy taki opiekun parowozu jest faktycznym jego gospodarzem i odpowiada za stan parowozu. Do obowiązków maszynisty opiekującego się parowozem należy ponadto prowadzenie samokształcenia fachowego dla pozostałych członków załogi a szczególnie pomocników, którzy powinni mieć jak najlepsze warunki do awansu. Tak więc starszy maszynista powinien być nie tylko opiekunem parowozu ale i nauczycielem, który przekazuje swe doświadczenie współtowarzyszom pracy.

Pierwszym opiekunem parowozu mianowano maszynistę Jana Paetza, z okręgu poznańskiego, który wraz z maszynistą Romanem Jopkiem i pomocnikami Stachowiakiem i Grzeszkowiakiem obsługują parowóz Pt 47 — 103 Drużyna ta przebyła już 300 tys. km bez naprawy.

Starszy maszynista Jan Paetz wezwał wszystkich maszynistów, którzy otrzymają zaszczytne stanowisko starszego maszynisty i opiekuna parowozu — do współzawodnictwa pracy o osiągnięcie jak najlepszych wyników we wszystkich elementach socjalistycznej eksploatacji i konserwacji parowozów.

KOLEJARZE LUBELSCY OSZCZĘDZAJĄ ENERGIE ELEKTRYCZNĄ

(O) Liczne zakłady pracy w całej Polsce podjęły ostatnio współzawodnictwo w zakresie oszczędzania energii elektrycznej.

M. inn. kolejarze węzła lubelskiego postanowili zmniejszyć zużycie energii elektrycznej przez: 1) zastosowanie lamp jarzeniowych w pomieszczeniach o dużej przestrzeni jak poczekalnie, warsztaty, hale obrabiarek, nastawnie, biura telegrafu i centrali telefonicznych itp. 2)

podzielenie oświetlenia zewnętrznego stacji na obwoły poszczególnych grup torów, 3) zastosowanie odpowiedniej mocy silników do obrabiarek, dźwigów i pomp 4) zastosowanie kondensatorów statycznych do silników indukcyjnych dużej mocy dla poprawy współczynnika mocy 5) zastosowanie na wieżach reflektorowych wyłączenia poszczególnych grup reflektorów w czasie mniejszego nasilenia pracy manewrowej.

Kolejarze lubelscy wezwali do podejmowania podobnych zobowiązań wszystkie jednostki służbowe na terenie DOKP Lublin.

400 TON WĘGLA ZAOSZCZĘDZONO NA JEDNYM PAROWOZIE

(O) Załoga parowozu Tkt 3—12 z parowozowni Nowy Sącz w składzie: maszyniści A. Olesiński i L. Mucha wykonała ostatnio swe długofalowe zobowiązanie przebywając 170 tys. km. bez remontu. Wykonując to zobowiązanie od lutego 1950 r. załoga parowozu zaoszczędziła 400,6 tony węgla. Jest to największa uzyskana przez parowóz oszczędność na terenie DOKP Kraków.

O ZWIĘKSZENIE CIĘŻARU BRUTTO POCIĄGÓW

(O) Wiele drużyn parowozowych realizuje obecnie zobowiązania podniesienia ciężaru brutto prowadzonych pociągów. M. inn. wszystkie drużyny stacji Toruń-Kłuczyki przewożą pociągi o ciężarze zwiększonym o 10%. Maszyniści i ich pomocnicy na stacji Karsznice prowadzą codziennie jeden pociąg o 400 ton cięższy od pociągu normalnego. Wagony tego pociągu zajmują tory na przestrzeni ponad 1 kilometr.

Dzięki temu zobowiązaniu drużyny parowozowe z Karsznice przewożą miesięcznie o 12 tys. ton towaru więcej niż dotychczas. Z maszynistami stacji Karsznice współpracują ściśle kolejarze — ruchowcy, zapewniając na całej trasie wolne przejazdy tj. „zieloną drogę” dla obciążonych ponad normę pociągów.

CHYZANÓW PRODUKUJE NOWY TYP PAROWOZÓW OSOBOWYCH

(O) Fabryka Lokomotyw im. F. Dzierżyńskiego w Chyzanowie przekazała ostatnio PKP do eksploatacji pierwszy parowóz nowego typu OI—49. Konstrukcja została opracowana przez polskich inżynierów z Biura Konstrukcyjnego Przemysłu Taboru Kolejowego w Poznaniu, którzy w dużym stopniu wzorowali się na przodującej technice radzieckiej i za wzór obrał sobie doskonały parowóz radziecki osobowy typu SU.

Po próbach przystąpiono do seryjnej produkcji parowozu OI—49. Jest on przeznaczony do prowadzenia lekkich pociągów osobowych i rozwija maksymalną szybkość 110 km/godz.

FILMY SZKOLENIOWE DLA RESORTU KOMUNIKACJI W R. 1952

(O) W związku z przygotowaniem planu produkcji filmów oświatowych na r. 1952 ministerstwa gospodarcze ustaliły przez dep. techniki PKPG zapotrzebowanie na nowe filmy szkoleniowe, które mają być wyprodukowane w r. 1952. M. inn. dla Min. Kolei przewidziane są filmy tp.: „Zielona droga”, „Naprawa szybkościowa parowozów”, „Układanie i konserwacja torów”; dla Min. Transportu filmy „Obsługa samochodów napędzanych gazem generatorowym”, „Eksploatacja ogumienia”, dla Min. Budownictwa Przemysłowego „Transport wewnętrzny na budowie”, dla Min. Przemysłu Ciężkiego „Spawanie i cięcie metali tlenem”, „Spawanie elektryczne”.

KIEROWCA Z OLSZTYNA WYKONAŁ 4-LETNIE ZOBOWIĄZANIE

(O) Przewodząc kierowcą samochodowym w DOKP Olsztyn jest Wacław Fiedorowicz, który zakończył niedawno swe długofalowe zobowiązanie podjęte w r. 1947.

W okresie od listopada 47 r. do sierpnia 1951 r. Fiedorowicz nie oddawał swego samochodu do żadnej z czterech przewidzianych normą napraw: naprawy okresowej po przejechaniu 15 tys. km, średniej po 40 tys. km, głównej po 80 tys. km, i do potwornej naprawy średniej po przejechaniu 120 tys. km. W tym okresie zaoszczędził 1.642 litry benzyny i 431 kg oliwy a na ogólnie przepracowanych 1.369 dni pracy miał zaledwie 40 dni postoju.

Fiedorowicz został nagrodzony premią w wys. 2 tys. zł.

WALKA Z ALKOHOLOWIZMEM NA PKP

(O) Plaga alkoholizmu szczególnie niebezpieczna jest na kolei, gdzie nietrzeźwość dyżurnego ruchu czy zwrotniczego może spowodować śmierć lub kalectwo wielu ludzi. Alkoholizm wpływa demoralizująco na pracowników i podkopuje dyscyplinę pracy.

Władze partyjne i związkowe na PKP przystąpiły ostatnio do energicznej akcji w walce z alkoholizmem wśród kolejarzy. Np. w Radomiu organizacje związkowe zorganizowały cykl wykładów i odczytów uświadamiających masy kolejarzy o zgubnym działaniu alkoholu; przeprowadziły również kilka kursów dla aktywistów akcji przeciwalkoholowej. Przeszkolono na nich 250 instruktorów i kontrolerów służby ruchu i mechanicznej, którzy obecnie w swoich jednostkach służbowych prowadzą akcję antyalkoholową.

W Gdyni instruktor ruchu Jaworski założył wśród kolejarzy Koło Trzeźwości, liczące ponad 300 członków. Instruktor ruchu w Kielcach Wróblewski przyczynił się na terenie swego oddziału do powstania 70 takich kół. Społeczne, wojewódzkie, powiatowe i miejscowe komitety przeciwalkoholowe na terenie całego kraju stwierdzają, że kolejarze zaliczają się do najaktywniejszych działaczy w akcji antyalkoholowej.

Czynnie zwalczając alkoholizm lekarze kolejowi. Obecnie departament zdrowia Min. Kolei przystąpił do zorganizowania poradni antyalkoholowych przy wszystkich ambulatoriach rejonowych. Przygotowuje również wagon propagandowy dep. zdrowia, który wyruszy w teren z wystawą antyalkoholową.

MŁODZIEŻOWCY Z KARSZNIC STOSUJĄ JAZDĘ PIERŚCIENIOWĄ

(O) Młodzieżowa brygada parowozowa z parowozowni Karsznice, która przejechała ostatnio bez remontu 126 tys. km podjęła ostatnio nowe zobowiązanie jazdy pierścieniowej na trasie Tarnowskie Góry — Karsznice — Inowrocław z przebiegiem dobowym 520 km.

Młodzi kolejarze zobowiązali się ponadto oszczędzać 35, ton węgla i 5 kg smaru miesięcznie, obniżyć koszty własne o 5 % i prowadzić pociągi bezawaryjnie.

WSPÓŁZAWODNICTWO REWIDENTÓW WAGONÓW

(O) Rewidentzi wagonów z parowozowni Toruń — Kłuczyki podpisali umowę o współzawodnictwie na okres od 1 października rb. do 31 marca 1952 r. z rewidentami parowozowni Poznań Główny, Białystok, Elk, Elbląg, Szczecino, Ostrołęka, Iława, Działdowo i Olsztyn Główny.

W myśl umowy zorganizowane zostaną we wszystkich tych jednostkach drużyny lotne na torach stacyjnych, których zadaniem będzie czuwać nad stanem technicznym wagonów i usuwanie drobnych usterek przez co odciążą się naprawy w warsztatach. Współzawodnictwo obejmuje również troskę o czystość, należyte oświetlenie i ogrzewanie wagonów osobowych. Uroczyste podsumowanie wyników współzawodnictwa nastąpi w dn. 1 maja 1952 r. w parowozowni Toruń-Kłuczyki.

ZAŁOGA PAROWOZOWNI W NOWEJ HUCIE OBNIŻA KOSZTY WŁASNE

W parowozowni w Nowej Hucie najważniejszym elementem kosztów były opłaty za naprawy i płukanie kotłów parowozowych, wykonywane w Krakowie, przy tym czas trwania napraw był zbyt długi. Urządzono więc własny warsztat do płukania kotłów, wykorzystując stare części: kocioł, stary smoczek parowozowy, kawałki rur, stare zawory. Kocioł opalany jest odpadkami ze stolarni. Po zastosowaniu tego urządzenia parowozy stoją w płukaniu 24 godziny, zamiast 4 — 5 dni, a koszty naprawy i płukania jednego parowozu wynoszą przeciętnie 245 zł. Roczne oszczędności wynoszą około 800 tys. zł.

WALKA KOLEJARZY O WYKONANIE PRZEWÓZÓW JESIENNYCH

Okres szczytowego natężenia przewozów jesiennych trwa w pełni. Koleje poza normalnymi transportami przewożą obecnie ogromne ilości buraków cukrowych i wiele innych ziemniaków. Zapotrzebowanie na wagony towarowe jest o około 20% wyższe w porównaniu z przeciętnym

rocznym. Wielotysięczne rzesze kolejarzy i wszystkich pracowników transportu od wielu tygodni przygotowywały się do wykonania tych trudnych zadań.

Liczne drużyny parowozowe realizują obecnie zobowiązania podniesienia ciężaru brutto prowadzonych pociągów. Między innymi wszystkie drużyny stacji Toruń — Kluczyki przewożą pociągi o ciężarze zwiększonym o 10%. Maszyniści i ich pomocnicy na stacji Karsznice prowadzą codziennie jeden pociąg o 400 ton cięższy od pociągu normalnego. Wagony tego pociągu zajmują tory na przestrzeni 1 km. Dzięki temu zobowiązaniu drużyny parowozowe z Karsznice przewożą miesięcznie o 12 tys. ton towaru więcej niż dotychczas. Z maszynistami stacji Karsznice współpracują ściśle kolejarze-ruchowcy, zapewniający na całej trasie wolne przejazdy, czyli „zieloną drogę” dla obciążonych ponad normę pociągów.

Dążąc do maksymalnego zwiększenia liczby znajdujących się w ruchu parowozów, brygady maszynistów wykonują pomyślnie zobowiązania wydłużenia międzyremontowego przebiegu swych maszyn.

Na przykład w okręgu katowickim o wydłużenie przebiegu walczy obecnie ogromna większość wszystkich brygad parowozowych. Wiele z nich przebyło już po 100 tys. i więcej km nie przeprowadzając naprawy średniej. Maszyniści Konrad Woźnica i Józef Dobrowolski na parowozie Ty—42—33 zaoszczędzili do końca października 633 tony węgla oraz 274 kg smarów. Zrealizowali oni swe zobowiązania przebycia 140 tys. km bez naprawy średniej. Ostatnio postanowili przebyć na swej maszynie dalszych 65 tys. km bez naprawy średniej, zastępując ją tańszą — naprawą rewizyjną.

Drużyny manewrowe na poszczególnych stacjach uzyskują w okresie przewozów poważne osiągnięcia w bezawaryjnym przetaczaniu wagonów. Między innymi Leon Dąbrowski przetoczył już bez awarii 100 tys. wagonów, a wielu jego kolegów ze Szczecina, Bydgoszczy, Warszawy, Katowic oraz ze wszystkich pozostałych dyrekcji osiąga również poważne wyniki w bezawaryjnym przetaczaniu wagonów.

LOTNE BRYGADY REMONTU WAGONÓW W DOKP—GDAŃSK DOPOMAGAJĄ W WYKONANIU JESIENNYCH PRZEWÓZÓW

W trosce o jak najsprawniejsze przeprowadzenie jesiennych przewozów w DOKP — Gdańsk utworzono specjalne lotne brygady napraw wagonów. Brygady takie zorganizowane zostały na terenie najważniejszych węzłów komunikacyjnych w Gdyni na dworcu towarowym, w Gdańsku, Zajączkowie, Tczewskim, Malborku, Chojnicach i innych miejscowościach. W skład brygad wchodzi od 5 do 9 osób, wśród których znajduje się majster stolarski, spawacz, kowal, ślusarz i inni fachowcy. Brygady rozporządzają odpowiednimi narzędziami jak kuźnią polową, aparatem spawalniczym, piłą tarczową itp.

Brygady przeprowadzają remonty wagonów w czasie między rozładunkiem wagonów, a odesłaniem ich po nowy transport. Podczas naprawy uszkodzone wagony nie są wyłączone z ruchu.

Lotne brygady naprawcze w DOKP-Gdańsk osiągają coraz lepsze wyniki swej pracy. Od pierwszych dni wysunęła się na czoło brygada remontowa z Gdańska pod kierownictwem starszych rewidentów Jana Sakowskiego i Franciszka Kleina. Brygada ta licząca 9 osób wykonuje dziennie remonty od 40—50 wagonów. Sukces ten członkowie brygady osiągają dzięki dobrej organizacji pracy. Przewodnik brygady stolarz — Jan Kubisz mówi:

„Kolejarze dobrze zrozumieli, że potężny rozmach budownictwa w Polsce Ludowej stawia przed kolejnictwem polskim konieczność przejścia na nowoczesne metody pracy. W oparciu o doświadczenia kolejarzy radzieckich, będziemy coraz lepiej i sprawniej pokonywać trudności. Nasze lotne brygady zorganizowane na terenie DOKP—Gdańsk są ważnym czynnikiem w planowym wykonywaniu przewozów jesiennych”.

OSIĄGNIĘCIA KOLEJARZY BYDGOSKICH W USPRAWNIENIU PRZEWÓZÓW JESIENNYCH

W celu pełnego przeprowadzenia tegorocznych przewozów jesiennych, coraz sprawniej pracują kolejarze stacji Bydgoszcz.

Zadania, jakie nakłada w bieżącym roku na kolejnictwo bydgoskie realizacja przewozów jesiennych, są o 16% wyższe w porównaniu z rokiem ubiegłym. Dzięki celowej organizacji pracy i ofiarnym wysiłkom pracowników wszystkich oddziałów, zdołano przezwyciężyć trudności i osiągnięto już poważne wyniki w usprawnieniu przewozów jesiennych.

Do współzawodnictwa o usprawnienie transportu w okresie kampanii jesiennej stanęli wszyscy pracownicy.

Szybko i sprawnie pracują ustawiacze i drużyny manewrowe, które już przetoczyły bez awarii 83 tys. wagonów.

Poważnymi wynikami pracy szczycą się także pracownicy ekspedycji towarowej, wysoko przekraczający swoje normy przy załadunku i wyładunku wagonów. Szczególnie wyróżniają się tu przewodnicy pracy — Bolesław Mikołajczyk i Franciszek Szymański. Pracując w zmniejszonym o jedną osobę zespole, ładują inni dziennie o 15 ton towarów więcej niż przewiduje norma.

Duże osiągnięcia mają także pracownicy służby ruchu. Wszystkie pociągi zarówno towarowe jak i osobowe przeprowadzili w miesiącu wrześniu i przeprowadzają nadal bezawaryjnie i planowo.

Na uwagę zasługują zobowiązania, które podjęli pracownicy Centralnego Biura Rozrachunków Zagranicznych. Postanowili oni — poza swymi normalnymi zajęciami — pracować 120 roboczodni na stacji towarowej, aby w ten sposób pomóc robotnikom przy przeładunku zwiększonej w okresie jesiennym masy towarowej. Zobowiązania swe do końca października zrealizowali już w 50%.

TRANSPORT DROGOWY

WYPOWIEDZ MIN. TOKARSKIEGO W SPRAWIE ROZWOJU PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO

Redaktor gospodarczy PAP przeprowadził wywiad z Ministrem Przemysłu Ciężkiego J. Tokarskim. Minister stwierdził, że przemysł motoryzacyjny powstał dopiero w Polsce Ludowej. Produkujemy samochody ciężarowe „Star 20”, motocykle, traktory „Ursus”, rowery, silniki spalinowe, przyczepy itp. Obecnie rusza FSO na Żeraniu i Fabryka Samochodów Ciężarowych w Lublinie. Na razie obie fabryki prowadzić będą jedynie montaż. Przejście na całkowitą produkcję samochodów nastąpi mniej więcej w końcu 1953 r. Samochody „Warszawa” i „Lublin” oparte są na licencjach radzieckich.

W wyniku rozbudowy przemysłu motoryzacyjnego w planie 6-letnim kraj będzie otrzymywał dziesiątki tysięcy samochodów osobowych i ciężarowych; rolnictwo otrzyma ponad 40 tys. traktorów; wyprodukujemy kilkadziesiąt tysięcy motocykli, polskie silniki Diesla; rozbudowana będzie produkcja pomocnicza (przyczepy, naczepy, autobusy, wozy pożarnicze itp.).

FABRYKA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH NA ŻERANIU

FSO na Żeraniu w Warszawie ruszyła w listopadzie. W pierwszych miesiącach będzie się tu montować wozy z części dostarczonych nam przez Związek Radziecki.

W początkach przyszłego roku po ukończeniu dalszych obiektów kombinatu, żerańska fabryka będzie produkować wszystkie elementy samochodu osobowego „M-20 Warszawa”.

POLSKI AUTOBUS „STAR 50”

W listopadowym numerze na okładce zamieszczone było zdjęcie pierwszego autobusu polskiej produkcji typu „Star 50”, rozpoczynającego próbną jazdę. Autobus ten posiada 30 miękkich miejsc siedzących, pomieszczenie dla przewoźnika i bagażu. Jest on koloru stalowo-popielatego, z wykończeniami chromoniklowanymi. Nośność wynosi ok. 3 tony. Prędkość jazdy 60 do 75 km na godzinę.

PKS WSPÓŁZAWODNICZY Z PKP PRZY WYKONYWANIU PRZEWÓZÓW JESIENNYCH

Transportowcy ekspozytury PKS w Warszawie i kolejarze stacji Warszawa-Gdańska podjęli z końcem września współzawodnictwo długofalowe, polegające na sprawnym

podstawianiu wagonów oraz szybkim ich wyladunku i nadładunku.

Załoga PKS zobowiązała się wyladowywać wagony w terminie krótszym od wyznaczonego przepisami, oddawać wagony oczyszczone i ze skompletowanymi częściami luźnymi, oczyszczać place po ukończeniu prac nadładunkowo-wyladunkowych, zgłaszać pięciodniowe i miesięczne plany przewozów.

Współzawodnictwo to podjęte zostało jako wzorcowe. Zostaje ono rozszerzone na innych odbiorców kolei.

NARADA RACJONALIZATORÓW TRANSPORTU DROGOWEGO I LOTNICZEGO

W zarządach głównych i okręgowych radach związków zawodowych odbywają się narady aktywu związkowego i administracyjnego dla omówienia aktualnych zadań stojących przed ruchem racjonalizatorskim.

W naradzie Zarządu Głównego Zw. Zaw. Prac. Transportu Drogowego i Lotniczego uczestniczył min. Rapacki.

DROGOWCY WYKONALI PLANY ROCZNE

Pierwsi o ukończeniu rocznego planu robót drogowych donieśli: drogowcy woj. bydgoskiego.

O wykonaniu planu rocznego doniosły również załogi wydziałów komunikacyjnych w Mławie, Suwałkach, Zamściu i Makowie Mazowieckim.

PRZEJECHALI 114 TYS. KM NA „STAR 20“ BEZ REMONTU SILNIKA

Kierowcy samochodów Zakładów Przemysłu Gumowego „Stomil“ — Marian Chudzicki i Bolesław Wysocki przejechali na polskim „Starze“ 114 tys. km bez generalnego remontu silnika (norma wynosi 65 tys. km).

KIEROWCY PRZEJADĄ 100 TYS. KM NA SAMOCHODZIE „STAR 20“

Szesnaście kierowców ekspozytury „A“ Zakładów Transportu Budownictwa Miejskiego w Warszawie na cześć 34 rocznicy Rewolucji Październikowej zobowiązało się przejechać bez remontu 100 tys. km na nowo otrzymanych „Starach“. Wezwali oni do współzawodnictwa innych kierowców pracujących także na „Starach“.

„STAR 20“ PRZEJECHAŁ 80 TYS. KM BEZ REMONTU

Kierowca warsztatów Zjednoczenia Przemysłu Budowlanego w Sosnowcu, Kazimierz Gałkowski, przejechał 80 tys. km w ciężkim terenie, na samochodzie polskiej produkcji „Star“, bez średniego i generalnego remontu wozu. Gałkowski oświadczył, że przejedzie jeszcze 200 tys. km.

Dobre osiągnięcia uzyskali również inni kierowcy samochodów „Star“, pracujący w Katowickim Zjednoczeniu Przemysłu Budowlanego. Tadeusz Żyłka, który zobowiązał się przebyć 85.000 km bez remontu, osiągnął już 71 tys. km. Ponadto W. Tabaka przejechał 70 tys. km, B. Oleksiak — 72 tys. km i A. Walc — 60 tys. km.

AUTOSTRADA GDAŃSK — GDYNIA

Dwukierunkowa autostrada między Gdańskiem a Gdynią, o dwu szerokich jezdniach, należeć będzie do najnowocześniejszych w Polsce. Oddano już do użytku odcinek Orłowo—Sopot oraz wykonano drugą jezdnię poprzez Wrzeszcz, poszerzając znacznie ulicę Grunwaldzką, będącą w chwili obecnej centralną arterią Gdańska.

NOWE LINIE AUTOBUSOWE W POW. KUTNO

Na cześć rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej załoga stacji terenowej PKS w Kutnie uruchomiła przedterminowo w powiecie 5 stałych linii autobusowych komunikacji osobowej i towarowej — obejmując komunikację 57 gromad.

KONDUKTOR UKARANY ZA PIJAŃSTWO

Konduktor Jan Dymecki (PKS) został zwolniony z pracy oraz ukarany wyrokiem Powiatowego Sądu w Łowiczu karą jednego roku więzienia z zawieszeniem za to, że na trasie Bielany—Łowicz w stanie nietrzeźwym pobierał pieniądze od pasażerów, nie wydając im biletów

ani reszty, a ponadto przez pewien czas za zgodą szofera prowadził autobus.

Kierowca Jan Paliwoda, który zezwolił pijanemu konduktorowi na prowadzenie wozu otrzymał surową nagannę z ostrzeżeniem.

PLL „LOT“

LOTY ZIMOWE PO ZACHODZIE SŁOŃCA

Mając na względzie pozostawienie podróżnym przybywającym rano do Warszawy jak najwięcej czasu na pobyt w ciągu dnia, PLL „Lot“ wprowadziły w rozkładzie lotów na sezon jesienno-zimowy inowację, która niewątpliwie spotka się z uznaniem podróżujących Lotem. Mimo, iż w tym okresie zachód słońca jest znacznie przyspieszony, czas odlotu samolotu do Gdańska pozostawiony został na poziomie września, mianowicie odbywać się będzie w ciągu całej zimy o 15.45, zaś przylot do Gdańska następować będzie o godz. 17, tj. już po zachodzie słońca.

Na razie loty wieczorne wprowadzone zostały tylko na linii gdańskiej. W planie 6-letnim przewiduje się wprowadzenie lotów po zachodzie słońca także na innych liniach oraz zorganizowanie na głównych liniach lotów nocnych.

PORTY I ŻEGLUGA

Z FRONTU WALKI O WYKONANIE PLANU

Cała klasa robotnicza żyje w chwili obecnej realizacją planu gospodarczego na rok 1951, drugi rok planu 6-letniego, od wykonania którego w dużej mierze zależy pomyslnie wykonanie całej sześciolatki.

Niedawno załoga s/s „Ślask“ zameldowała, że w dniu 3 października statek ten, jako trzeci statek PMH, wykonał roczny plan państwowy. Wykonanie wyraża się 103% w zakresie ton przewiezionych towarów, 110% w zakresie tonomil, wreszcie 113,5% w zakresie wpływów. Wykonanie zadań rocznego planu jest równocześnie wykonaniem zobowiązań, podjętych przez załogę s/s „Ślask“ dla uczczenia siódmej rocznicy Manifestu Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego. Należy podkreślić, że zobowiązanie to zostało wykonane na 11 dni przed terminem.

Obecnie załoga s/s „Ślask“ podjęła nowe zobowiązanie dla uczczenia Rocznic Rewolucji Październikowej.

Przypominamy, że pierwszym statkiem Polskiej Marynarki Handlowej, który przedterminowo wykonał zadania roku 1951, był s/s „Kołno“ (dnia 27 sierpnia br.), drugim zaś — m/s „Warta“ (dnia 10 września br.).

1 października wpłynął również meldunek szczecińskiej Żeglugi Przybrzeżnej o wykonaniu rocznego planu przewozu zarówno pasażerów jak i towarów. Przedterminowe wykonanie planu przez Szczecińską Żeglugę Przybrzeżną jest tym większym osiągnięciem, że w porównaniu do zeszłego roku dysponowała ona mniejszą ilością jednostek swej floty, natomiast przeniosła więcej, niż w roku ubiegłym pasażerów i towarów.

SOCJALISTYCZNE METODY PRACY

Coraz to szersze przyswajanie sobie doświadczeń marynarzy i portowców radzieckich, jak również radzieckich metod podejścia do pracy, znajduje coraz to lepsze odzwierciedlenie w wynikach pracy marynarzy i portowców polskich. Świadczą o tym nie tylko powyżej przytoczone przez nas przykłady, ale również i inne, które teraz wymienimy.

Niedawno odbyło się ogłoszenie wyników II etapu współzawodnictwa międzyrejonowego w zespole portowym Gdańsk/Gdynia. W etapie tym zwyciężył niewielką ilością punktów zespół gdański, zdobywając powtórnie sztafeta przechodni współzawodnictwa pracy. W ogólnej punktacji rejon gdański uzyskał 605,2 pkt., wobec 590,2 pkt. osiągniętych przez rejon gdyniński.

Przeglądając poszczególne wyniki obu rejonów, widzimy następujące liczby: wskaźnik wzrostu norm przeładunkowych dla towarów drobniczych wyniósł w rejonie gdańskim 30, natomiast w rejonie gdynińskim 12. Ta znaczna różnica spowodowana została m. in. i tym, że w etapie poprzednim rejon gdyniński miał większą wydajność, toteż nie dziwnego, że Gdańsk uzyskał większy wzrost.

W zakresie norm sztauerkich rejon gdański był lepszy o 0,20% od rejonu gdynińskiego. Na wyróżnienie w rejonie

gdańskim zasługują Jakób Ifkiewicz i Jan Wesołowski, w rejonie gdyńskim Leon Buszman, Ludwik Gwizdziół i Wilhelm Brzeziński.

W zakresie przeładunków masowych trymerzy Wisłoujścia miał wydajność lepszą o 0,36 t/godz od trymerów gdyńskich. Indywidualnie jednak gdyński trymer Józef Brag był lepszy stopniem średniego wykonania normy od najlepszego trymera gdańskiego Bronisława Brosta.

W zakresie eksploatacji urządzeń przeładunkowych lepsze wyniki uzyskał rejon gdyński, osiągając 133% w stosunku do 130,8% rejonu gdańskiego. Wyróżnili się przy tym: Filipiak, Liberacki, Radzikowski, Pudysiak, Igliński, Rakicki.

Piloci zarówno jednego, jak i drugiego rejonu wyeliminowali niemal zupełnie przestoje statków i awarie, przy czym piloci gdańscy uzyskali lepsze wyniki od swych kolegów z Gdyni.

Wreszcie należy podkreślić, że suma oszczędności, przypadająca z tytułu zastosowania pomysłów racjonalizatorskich, była w rejonie gdyńskim wyższa o zł 6,30 na jednego zatrudnionego. W Gdańsku skrócono obieg dokumentów o 1/4 dnia.

Z indywidualnych osiągnięć portowców można wymienić znakomite wyniki, uzyskane przy załadunku fińskiego s/s „Sally”, gdzie zaoszczędzono 83% dozwolonego czasu oraz polskiego s/s „Słask”, gdzie oszczędność wynosiła 88%. Przy tym ostatnim statku wyróżnili się trymerzy z brdydy Machrskiego.

Na zakończenie należy wymienić obywatelski czyn załogi m/s „Waryński”, która zadeklarowała 2% swych pborów na odbudowę Warszawy. Dało to sumę 1142 zł. W ślad za tą załogą poszły i inne. M. in. załoga m/s „Lewant” zadeklarowała 5% pborów, a załoga s/s „Marchlewski” sumę zł 1480.

RÓŻNE

USPRAWNIENIA WARSZAWSKIEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ I PODMIEJSKIEJ

Ponad 1.350.000 pasażerów przewozi dziennie tabor komunikacji miejskiej w Warszawie. Mimo stałego wzrostu liczby mieszkańców stolicy i nieustannego napływu rzesz robotników z okolic podmiejskich na budowy i do zakładów przemysłowych — komunikacja miejska stopniowo usprawnia się. W ciągu bieżącego roku miasto otrzymało 62 nowe wozy tramwajowe. Obecnie warszawskie MPK dysponuje 741 jednostkami komunikacyjnymi, w tym 400 wozami tramwajowymi, 205 autobusowymi i 45 trolleybusowymi. Kursują one na łącznej trasie około 390 km.

Sieć komunikacyjna, skoncentrowana przed wojną niemal wyłącznie w centrum miasta, obecnie, zgodnie z potrzebami ludzi pracy, łączy śródmieście Warszawy z najodleglejszymi peryferiami. Jeszcze w bieżącym roku ukończona zostanie budowa nowej linii tramwajowej łączącej Pelcowiznę z nową dzielnicą Warszawy — Żeraniem.

Plany rozwoju sieci komunikacyjnej w Warszawie przewidują w przyszłym roku budowę drugiej nowej linii tramwajowej, łączącej Żerań z Pragę. Rozwiązany zostanie w ten sposób problem dojazdu do pracy robotników, zatrudnionych w Fabryce Samochodów Osobowych.

W roku 1952 wzrosło również znacznie stan ilościowy taboru komunikacyjnego warszawskiego MPK. Warszawa otrzymała w ciągu roku przyszłego 128 nowych jednostek komunikacyjnych, w tym 80 nowych wozów tramwajowych.

Poważnym czynnikiem, który wpłynie na dalszą poprawę komunikacji lokalnej w Warszawie, jest dokonywana obecnie na szeroką skalę rozbudowa bazy technicznej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego.

W końcowym stadium budowy znajduje się ogromna, jedna z najbardziej nowoczesnych w Europie, stacja obsługi samochodowej przy ul. Inflanckiej. Kubatura jednej tylko hali postojowej dla autobusów wynosi 64.650 m³, a hala przeglądowa obejmuje 55.110 m³. Tam dokonywane będą na miejscu mniejsze naprawy samochodów. Na ogromną skalę rozbudowywane są również centralne warsztaty MPK przy ul. Włociańskiej. Dokonywane w nich będą remonty kapitalne wozów oraz produkowane części zamienne dla samochodów.

Obecnie trwa końcowy etap prac związanych z elektryfikacją dwu dalszych podstołecznych odcinków kolejowych,

które oddane zostaną do użytku w pierwszym kwartale 1952 roku. Pierwszy z nich o długości około 30 km łączy Warszawę-Śródmieście z Ożarowem i Błoniem. Drugi — to 40 km linia z Warszawy do Tuszcza przez Wołomin. Na obu tych odcinkach kolejowych kursowały dotychczas pociągi parowe. Wszystkie prace, zarówno trakcyjne jak i torowe, wykonane zostały bez przerywania normalnego ruchu.

DLACZEGO?

CO NA TO PKP?

Nasz Czytelnik z Warszawy pisze:

„Jestem zamierzającym turystą i każdy urlop spędzam na wycieczkach żeglarskich lub górskich... Otrzymałszy w sierpniu urlop wypoczynkowy wybrałem się na dłuższą wycieczkę kajakową, wyruszając Wisłą z Warszawy. Po dwu tygodniach dopłynęłem do celu podróży — Ostródy... Nadałem kajak i worek z namiotem, peleryną, kocem itp. w Ostródzie w dniu 23 sierpnia br., na co otrzymałem kwit nr 75508 i nr 75509.

W dniu 24 sierpnia zgłosiłem się do ekspedycji na Dworcu Wschodnim w Warszawie, gdzie stwierdzono, że bagaż jeszcze nie nadszedł. Chodziłem tam jeszcze przez 4 dni, jednak nie chcąc tracić reszty urlopu, poprosiłem magazyniera o zaopiekowanie się bagażem po jego nadejściu i wyjechałem w góry. Oczywiście projektowane na górskich wycieczkach noclegi pod namiotem — przepadły.

Po powrocie z urlopu w dniu 11 września stwierdziłem, że bagaż jeszcze nie nadszedł i w tym dniu zgłosiłem reklamację. Do dnia dzisiejszego bagaż się nie znalazł, a władze kolejowe Dworca Wschodniego nie wykazują w tej sprawie prawie żadnego zainteresowania.

Wiem, że wypadek mój nie jest odosobniony, były już na ten temat artykuły i notatki w prasie, widziałem, co się dzieje w magazynach dworcowych. Wiem również, że w okresie letnim przy wzmożonym ruchu turystycznym koleje mają duże trudności w pracy. Nie wydaje mi się jednak, żeby władze kolejowe w ciągu 2 1/2 miesięcy nie mogły przetransportować drobnego bagażu z odległości niecałych 200 km, a tym bardziej nie wydaje mi się, aby władze kolejowe nie potrafiły wyjaśnić tej sprawy w czasie wielu tygodni.”

...Dzięki niedbalstwu kilku urzędników kolejowych i ich niewłaściwemu stosunkowi do pasażera, nie tylko straciłem kilka dni wypoczynku, ale również trochę nerwów nie mówiąc już o tym, że los moich bagaży wartości kilku tysięcy złotych jest jeszcze nie znany. W żadnym zaś wypadku nie wydzie na zdrowie kajakowi pobyt w jakimś zatłoczonym magazynie, albo zroła na świeżym powietrzu, a wilgotnemu namiotowi kilkunastotygodniowe wtłoczenie do worka.

Proszę więc uprzejmie Redakcję o interwencję w moim wypadku u władz kolejowych, proszę nie tylko w imieniu moim, ale również w imieniu tysięcy turystów, którzy życzą sobie, żeby władze kolejowe w zakresie swoich kompetencji troszczyły się zarówno o człowieka, jak i o jego sprzęt turystyczny”.

J. F.

Rozumiemy troskę naszego Czytelnika o z trudem zdobyty drogą wyrzeczeń osobisty sprzęt sportowy i serdecznie mu współczujemy. Wiemy, że jego przypadek nie jest odosobniony. — Sorawa, choć drobna w każdym indywidualnym przypadku, ma poważny aspekt społeczny. Nie wątpimy, że w przypadku wyżej opisanym PKP udzieli naszemu Czytelnikowi nie tylko wyjaśnienia, ale również pełnej satysfakcji moralnej i materialnej. — Chodzi jednak o ten drugi, szerszy aspekt sprawy. Sądzimy, że list naszego Czytelnika spowoduje wydanie przez Ministerstwo Kolei ostrych zarządzeń, mających na celu sprawne, terminowe i bezpieczne przewiezienie bagażu osobistego tysięcy ludzi pracy, szukających wypoczynku w turystyce.

Zarządzenie Ministerstwa Kolei w tym przedmiocie z przyjemnością opublikujemy w „Transporcie”.

*) Nasz Czytelnik do chwili oddania tego numeru „Transportu” do druku tzn. do końca listopada br. nie otrzymał ani wyjaśnień z PKP, ani zwrotu bagażu, ani odszkodowania.

SPIS TREŚCI ZA ROK 1951

(Uwaga: liczba pierwsza (licznik) oznacza numer miesięcznika, liczba druga (mianownik) -- stronę)

I. DZIAŁ OGÓLNY

— FSO Żerań i FSC Lublin ruszyły	12/493
— Narodowy front w walce o pokój i Plan 6-letni	4/145
— Pierwszy Kongres Nauki Polskiej	8/323
— Przedterminowe wykonania zadań	1/1
— Rekojmia wzrostu potęgi Polski Ludowej	10/413
— Święto braterstwa mas pracujących	5/193
— W XXV Rocznice śmierci Feliksa Dzierżyńskiego	9/373
— Wielka Rocznicza Wielkiej Rewolucji	11/453
— W rocznicę Manifestu Lipcowego	7/289
— W przededniu wielkiej rocznicy	2/49
— Wykonanie planu na rok 1950 przez resort komunikacji	3/97
— Zakończyliśmy zwycięsko Narodowy Plebiscyt Pokoju	6/241

II. ZAGADNIENIA OGÓLNOTRANS-
PORTOWE

Bissaga T. — Transport i Komunikacja	1/25
Chaczaturow T. — Transport w okresie przejścia od socjalizmu do komunizmu	11/454
Donath A. — Żywnienie pasażerów w czasie podróży	9/403
— Drobne wiadomości 1/48, 2/95, 4/192, 5/239, 6/288,	7/321
Jaros Z. — Planujemy obniżkę kosztów własnych transportu w budownictwie	9/392
Jaroński St. — Transport produktów naftowych w rolnictwie	7/325
— Jak pracują nasi transportowcy 1/44, 2/88, 3/141, 4/187, 5/235, 6/282, 7/328, 8/369, 9/408, 10/449, 11/487, 12/517	
Koelichen A. — Przewozy wycieczek pracowniczych	4/159
Mariański H. — Planowanie wydajności pracy i stanu zatrudnienia w transporcie socjalistycznym	10/445
Mariański H. — Katowickie WPK walczy o obniżkę kosztów	11/471
— Mechanizacja prac magazynowych	12/516
Menel B. — Transport drogowy a plan 5-letni NRD	5/233
Nowakowski J. — Szybka kolej miejska	7/304
Nowakowski J. — Założenia rozwoju komunikacji miejskiej	5/208
Nowakowski J. — Z planowania przewozów w komunikacji miejskiej	11/465
Pawłowski Zb. — Ustalenie organizacji i składownictwa	2/63
— Planowanie kosztów własnego przewozów w transporcie socjalistycznym	9/406
Prądziński A. — Transport konny	4/163
— Przegląd prasy i wydawnictw transportowych 2/93, 4/191, 5/239, 6/287, 8/371, 9/411, 11/492	
Serebriakow S. W. — Organizacja operacji transportowych w handlu radzieckim	6/280
Sokołowski T. — O szeroki front w walce o obniżkę kosztów własnych	9/390
Starzyński — Komunikacja w małych miastach	8/366
— Transport i komunikacja	3/122
Tarnowski K. — Transport rurociągowy produktów naftowych	12/499
— Usprawnienie przeładunku cegły	7/327
— Walka o obniżkę kosztów własnych	7/290
Wałek M. — Organizacja służb transportowych	3/113
Woydno W. — Muzeum Komunikacji	9/376
Zaniecki Z. — Jak planować obniżkę kosztów transportu	11/474

III. TRANSPORT KOLEJOWY

Antoniak C. — Dyspozycja wagonami i spedycja towarów	5/242
Aust F. — Koleje NRD przewożą 100-tonowe ładunki	4/188
Babelin W. — Wykorzystanie rezerw dla podniesienia rentowności kolei ZSRR	5/201
Baraniok R. — Obniżamy koszt przewozu złomu	10/431
Betel R. — Współzawodnictwo na PKP w r. 1950	5/200
Dworaczek B. — Obsługa spedycyjna na PKP	1/15
Fiedler J. — Reklamacja nadpłat na PKP	4/186
Gacow M. — Nowe linie kolejowe w Bułgarii	11/486
Gehorsam L. — Zagadnienie dyscypliny przewozów na PKP	1/9
Grzegda J. — Zadania PKP w drugim roku Planu 6-letniego	4/146
Gustaw M. — Kolej piaskowa — wielka inwestycja Planu 6-letniego	8/367
Kaczmarek J. — Podgrzewanie produktów naftowych	1/16
Kaczmarek J. — Przewóz cieczy w wagonach-cysternach w zimie	11/458
Kaczmarekiewicz B. — Wykorzystanie ładowności wagonów	10/429
Kaczmarekiewicz B. — Jesienny szczyt przewozów kolejowych	8/334
Kafliński O. — Wydawanie tariff przewozowych w świetle obowiązujących przepisów	1/37
Kawalec R. — Rozładunki wagonów na warszawskich dworcach kolejowych	3/108
Kozłowski E. — Przyspieszamy obrót wagonów	7/322
Leśniak T. — Jeszcze o dyscyplinie i zagadnieniach przewozowych na PKP	2/50
Leśniak T. — Przygotowanie klientów i PKP do przewozów jesiennych	7/294
Leśniak T. — W sprawie kolei wąskotorowych	12/495
Mariański H. — Kolejjarze współzawodniczą ze spedytorami	8/336
Mączewski B. — Oszczędność paliw w transporcie kolejowym	7/292

Ońko Wł. — Koszty własne w przedsiębiorstwie PKP i walka o obniżenie kosztów jednostkowych przewozów	10/427
Pielas Cz. — Frontem do pasażera	5/220
Pielas Cz. — Zagadnienia kolejowego ruchu pasażerskiego	6/243
Radickie B. — Rampy wyładunkowe dla towarów pylających	11/487
Reinhardt E. — Wykonanie planu przewozów towarowych na PKP w r. 1950	5/197
Rzebiak T. — Rewizja prawa przewozowego	2/61
Swiderski T. — Mechanizacja czynności ładunkowych czynnikiem przyspieszenia obrotu wagonów	2/57
Swiderski T. — Marszrutyzacja na PKP	4/148
Uderski E. — Rozładunki kolejowe w Warszawie	1/35
Walczak S. — Uwagi o terminowości drobnych przewozów	5/222
Wilczek E. — W sprawie przeadresowania w kolejowej komunikacji międzynarodowej	3/136
Wilczek E. — Reklamacja nadpłat na PKP	7/323
Wojtkowski Zb. — Planowanie kolejowych przewozów towarowych	9/374
Wojtkowski Zb. — W sprawie umów planowych o przewóz towarów kolejami	3/101
Wojtkowski Zb. — Wzmoc dyscyplinę przewozów	11/457
Zdrodowski A. — Marszrutyzacja na kolejach ZSRR	1/12
Zobolewicz M. — Przewozy jesienne	10/414

IV. TRANSPORT SAMOCHODOWY

Antoszewski M. — Remonty samochodów w świetle Instrukcji PKPG nr 30	1/6
B. A. — Problem budownictwa samochodowego	5/221
Bielik Z. — Graficzne metody obliczania wydajności samochodów	3/136
Bielik Z. — Harmonogram współpracy samochodów-wywrotek z koparkami	1/38
Budrin B.N. — Znaczenie rozrachunku gospodarczego w gospodarstwach transportu samochodowego	7/291
Chludziński T. — Czy obecny sposób odpisów amortyzacyjnych jest słuszny	11/485
Chorzowski K. — Walczymy o oszczędne zużycie paliwa przez ciągnik „Ursus“	10/435
Cieplak I. — Współzawodnictwo długofalowe w transporcie samochodowym	8/342
Dobrzyński R. — Motozbyt w oczach klienta	1/36
Domysławski S. — Ekonomiczna zużycia paliw płynnych przez samochody z silnikami gaźnikowymi	6/252
Essen E. — Czas pracy w magazynach a czas pracy transportu	7/321
Gawlikowski W. i Rerutkiewicz J. — Konserwacja i regeneracja opon samochodowych	10/432
Gdulewski R. — Ruch stutysięczników	3/104
Hoszowski St. — Drogi lądowe i śniegowe dla ruchu samochodowego	4/161
Jaroński S. — Kombajn zbożowy a organizacja transportu ziarna	6/277
Juszczak W. — Akord kierowców ciężarowych pojazdów samochodowych	3/106
Kaczorowski Wł. — Uwagi o planowaniu i kontroli eksploatacji samochodów	8/365
Karwowski B. — Średnia szybkość techniczna samochodu	9/381
Keller A. — Konto osobiste kierowcy	11/486
Kern Jedrychowski T. — Czy tonokilometr jest właściwym miernikiem pracy taboru samochodowego	6/278
Kowalik J. — Prace wstępne do planu PKS na rok 1952	9/379
Kulik W. — Rozwój motoryzacji w ZSRR	2/84
Kwiatkowski T. — Sprawozdawczość i statystyka w transporcie samochodowym	6/245
Lipowski Z. i Cieplak I. — Tymczasowe instrukcje i normy dla przewozów samochodowych towarowych	9/402
Lipowski Z. — Codzienne planowanie i kontrola eksploatacji towarowych pojazdów samochodowych	5/205
Mączewski B. — Znaczenie paliw twardych w transporcie drogowym	8/342
M.H. — Tabela porównawcza kosztów przewozu samochodem i zaprzęgiem konnym	6/257
Modzelewski H. — Oszczędzanie paliwa, smarów i ogumienia przy transporcie ciągnikami	4/152
Modzelewski H. — Walka o obniżkę kosztów własnych w transporcie samochodowym	12/508
Noster J. — Jeszcze o własnych kolumnach samochodowych	9/404
— Odczyt prof. Czudakowa	12/494
Olendziński Zb. — O reorganizację własnych kolumn taborowych	6/276
Piller S. — Tonokilometr jako miernik pracy taboru	11/483
Radwański R. — Zmniejszyć koszty obsługi pasażerów PKS	9/394
Rojek K. — Z aktualnej problematyki transportu drogowego w budownictwie	6/254
Rostocki A. — Motoryzacja w Planie 6-letnim	1/2
Rostocki A. — Utworzenie Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego	5/195
Rostocki A. — Podstawowe zasady sprawozdawczości w transporcie samochodowym	12/496
Rusteki J. — O dalsze usprawnienia transportu	5/194
Rutkowski St. — Metoda harmonogramów w służbie codziennego planowania i kontroli przewozów	8/345

Rybak Cz. — Zwiększyć eksploatację przyczep samochodowych	12/509
Sikorski J. — Ustalenie nasilenia obrotu pasażerów na liniach autobusowych w ZSRR	5/234
Sokołowski T. — Koszty eksploatacji transportu samochodowego	2/50
Sokołowski T. — Skrócenie czasu przeładunku w transporcie samochodowym	7/298
Solski P. — O terenowych warunkach eksploatacji taboru samochodowego	5/203
Solski P. — O terenowych warunkach eksploatacji taboru samochodowego	6/248
Solski P. — Racjonalna organizacja obsługi technicznej i napraw taboru samochodowego	7/296
Solski P. — Terenowe warunki drogowe	11/460
Solski P. — Wpływ dróg na eksploatację samochodów	8/337
Starynkiewicz J. — Mechanizacja transportu i urządzeń przeładunkowych w ZSRR	2/53
— Ułatwienie rozładunku samochodów skrzyżniowych	1/42
Urban M. — Problemy dojrzale do rozwiązania	3/111
Wojtyga A. — Samochody parowe	2/86
Zaniecki Z. — Analizujemy wyniki gospodarki samochodowej	4/155
Zaniecki Z. — Współczynnik wykorzystania taboru	7/302
Zet — Naładunek samochodów	2/87

V. ŻEGLUGA, PORTY, SPEDYCJA

Bronisławski J. — Morskie towarzystwa klasyfikacyjne	5/215
Bureau H. — O umowy planowe w portach polskich	10/419
Cieślak T. — Konferencje żeglugowe	1/17
Cieślak T. — Tramping	4/171
C.T. — Morski Statek Handlowy	6/261
Giedroyc W. — i Wullert J. — Przedsiębiorstwa kontrole	7/309
Jędrzejowicz Zdz. — Nowy polski charter węglowy	12/503
Kostrzewa K. — Normy rudowe w przeładunku portowym	7/306
Kozłowski B. — Imperializm amerykański podporządkowuje żeglugę handlową swym agresywnym celom	1/20
Kunert J. — Surowce włókniste jako ładunek okrętowy	9/389
Kunert J. — Obliczenia zmian w zanurzeniu statku	2/71
Kunert J. — Drewno w transporcie morskim	5/217
Kunert J. — Ziarna jako ładunek okrętowy	7/310
Kwiatużyński W. — Organizacja prac ładunkowych w portach rzecznych	5/210
Łopuski J. — Ograniczenia odpowiedzialności armatora i przewoźnika	1/23
Łopuski J. — Czysty konosament w świetle nowych zmian	6/263
Macierewicz J. — Zasady ruchu ruślanowskiego	8/353
Mariański Z. — Zagraniczne statki w polskim chartersie	2/68
Mączewski-Rowiński B. — Oszczędność paliw w żegludze śródlądowej	9/405
Milewski W. — O modernizacji floty	8/356
Mondalski J. — Przewóz ładunków na konosamenty bezpośrednie	10/421
Mondalski J. — Podział kosztów przeładunku „sztuk ciężkich” przewożonych statkami linii regularnych	2/70
Mondalski J. — Odpowiedzialność za towar w magazynach portowych	3/120
Moroczniak J. — Magazyn portowy czy fabryczny	3/119
Moroczniak J. — Tranzyt	12/515
Müller H. — O miernikach i wskaźnikach eksploatacji transportu morskiego	11/468
Müller H. — Program i zadania PLO	4/174
Müller H. — Polska Żegluga Morska w Szczecinie	7/307
Paczoska Z. — Ocena pracy morskiego statku handlowego	9/387
Pański J. — Nowe formy organizacyjne żeglugi polskiej	3/117
Paszkwicz J. K. — Współpraca klientów z żegluga śródlądową	3/115
Paszkwicz J.K. — Walka o poprawę wskaźników eksploatacyjnych w żegludze śródlądowej	4/165
Pełczyński Z. — Przyczynę do zagadnienia normowania pracy w portach	4/169
Poinc W. — Ratownictwo okrętowe	5/213
P. Z. — Walka o rentowność pracy marynarki handlowej w ZSRR	5/235
Radzyński St. — Rola żeglugi śródlądowej w państwowym planie przewozów	6/259
Szablowski E. — Ograniczenie odpowiedzialności armatora w radzieckim kodeksie morskim	4/176
Szablowski E. — Ratownictwo morskie w prawie radzieckim	5/214
Szablowski E. — Kolizja norm prawnych i terminy przedawnienia według radzieckiego prawa morskiego	8/359
Tarski I. — O krańcowej opłacalności przeładunku bezpośredniego	4/167
Tarnowski K. — Transport produktów naftowych w ładunkach drobniczych	7/324
Wiktor E. — Dokumenty i przepisy celne w handlu zamorskim	6/268
Wójcik M. — Przed nowym sezonem żeglugi śródlądowej	2/64
Zelniker J. — Przeładunki w portach śródlądowych	2/66
Zieleniewski J. — Międzynarodowa konwencja o ustroju żeglugi na Dunaju	10/447

VI. TRANSPORT LOTNICZY

Dobrowolski St. — Helikoptery w służbie transportu	8/348
Dobrowolski St. — Komfort i wygoda podróży lotniczej	12/501

Woyciechowski J. — Gospodarcze funkcje towarowego transportu lotniczego	10/416
Zylicz M. — Charter lotniczy	9/384
Zylicz M. — Transport lotniczy w świetle prawa radzieckiego	11/463

VII. UBEZPIECZENIA

Huget M. — Polisa ubezpieczeniowa w 4 wieki później	1/21
Huget M. — Polisa ubezpieczeniowa	2/72
Huget M. — Uwagi analityczne do wybranych punktów typowej polisy na ubezpieczenie morskie	6/265
Huget M. — Uwagi analityczne do wybranych punktów typowej polisy na ubezpieczenia morskie	7/313
Huget M. — Dalsze uwagi o ryzykach cz. I	10/423
Huget M. — Dalsze uwagi o ryzykach cz. II	12/505

VIII. DZIAŁ INFORMACYJNY Kolej

— Instytut Kolejnictwa	9/396
— Kolejność podstawiania wagonów	1/31
— Książki zażaleń na PKP	11/480
— Planowanie operatywne przewozów	7/315
— Planowanie przewozów w r. 1951	3/129
— Przewóz cieczy w cysternach	1/29
— Przewozy w II, III i IV kwartał 1951 r.	5/225
— Taryfa towarowa PKP	3/129

Motoryzacja

— Akcja ratownicza straży pożarnych	4/178
— Amortyzacja pojazdów	7/315
— Budowa stacji obsługi	2/77
— Dostawy sprzętu motoryzacyjnego	1/30
— Druki samochodowe	4/180
— Eksploatacja pojazdów w lecie	5/224
— Eksploatacja pojazdów w zimie	11/481
— Ewidencja pojazdów	10/439
— Finansowanie zakupu pojazdów	10/439
— Gospodarka pojazdami w Min. Zdrowia	10/441
— Holowanie samochodów	11/478
— Informacje „Motozbity” 1/32, 2/83, 3/132, 4/184, 5/231, 6/274, 7/315	
— Informacje CZSS/ZST 3/131, 4/183, 5/231, 6/274, 7/319, 8/364, 9/399, 10/442, 11/481, 12/514	
— Informator wydawnictw samochodowych	10/442
— Inspektorzy samochodowi 2/76, 4/178	
— Karty eksploatacyjne	2/74
— Kierowcy 6/272, 7/317, 8/362, 10/441, 12/511	
— Kursy nt. paliwa 5/224, 6/271, 8/361, 9/398	
— Nadetatowe pojazdy	5/223
— Nomenklatura pojazdów	9/395
— Normy zużycia paliwa 1/27, 12/513	
— Normy na i wylądunku	2/77
— Obowiązek świadczenia usług	11/477
— Obsługa techniczna samochodów	1/29
— Odbiór samochodów „Star”	10/442
— Ograniczenie używania samochodów 3/126, 4/178	
— Odprawa transportowców w PRM	2/78
— Transport samochodowy w przem. węgl.	4/181
— Pojemniki w transporcie	10/440
— Przegląd ciągników	10/440
— Przewozy na rzecz wojska	5/223
— Próbkowanie samochodów na gaz	1/31
— Rejestracja pojazdów	9/397
— Remanenty motoryzacyjne 1/28, 3/178, 5/226, 7/316	
— Rozkład jazdy PKS	5/227
— Sprzedaż samochodów DKW	4/177
— Sprzedaż przez „Spółnotę Pracy”	8/361
— Statut MTDiL	6/270
— Ugi w ograniczeniach trans. samoch.	6/271
— Ustawa o transporcie drogowym	3/128
— Używanie samochodów DKW	7/317
— Warunki płatności za pojazdy	9/398
— Wygląd zewnętrzny pojazdów	6/273
— Zaopatrzenie w ogumienie	4/177
— Zaopatrywanie jednostek w pojazdy	6/271

Zegluga

— Przepisy portowe	6/272
— Zwyczaje portowe	11/480

Różne

— Bezpieczeństwo ruchu	12/513
— Informacje szkoleniowe 1/34, 2/80, 3/133, 4/186, 5/231, 6/275, 7/320, 9/400	
— Koszty remontów	9/396
— Koszty transportu	6/270
— Normy pracy	11/480
— Organizacja władz w komunikacji	5/223
— Orzecznictwo w sprawach transportu 1/33, 2/82, 3/135, 4/183, 5/230, 6/275, 8/363, 10/444, 11/483, 12/515	
— Plan na r. 1952	6/269
— Planowanie przewozów	9/394
— Racjonalizatorstwo i współzawodnictwo 2/79, 5/228, 5/229, 6/271, 8/362, 10/441, 11/479, 12/513	
— Różnice cen i kosztów transportu	9/398
— Służby transportowe	8/650
— Sprawy celne	7/318
— Taryfa lotniskowa	12/513
— Taryfy i Zarządzenia 1/32, 2/78, 3/131, 4/182, 6/273, 7/319, 8/363, 9/400, 10/444, 11/482, 12/514	
— Terenowa koordynacja przewozów	10/438
— Ubezpieczenie w transporcie	8/362
— Usprawnienie przewozów	10/438
— Umowy na przewóz	8/361

Poznajemy transport lotniczy (6)

SAMOLOTY TRANSPORTOWE

Dzisiejsze samoloty transportowe pod względem zewnętrznego wyglądu i budowy różnią się od siebie tylko nieznacznie. Rysunek nasz przedstawia typowy samolot klasy średniej („Bretagne”).

Z reguły dzisiejszy samolot jest dolnopłatem wolnonośnym, konstrukcji całkowicie metalowej, z podwoziem trójkolowym, chowanym w locie. Wyposażony jest w 2—4 silniki o mocy 1—3 tys. KM każdy. Samoloty olbrzymie, dotychczas nie będące jeszcze w służbie cywilnej — mają 6—8 silników o łącznej mocy dochodzącej do 24 tys. KM. Duża ilość silników zwiększa m.in. bezpieczeństwo lotu, gdyż każdy samolot transportowy musi posiadać zdolność lotu przy 1—2 silnikach nieczynnych.

Wszystkie samoloty pasażerskie posiadają odpowiednią wentylację, ogrzewanie oraz izolację tłumiącą szum silników. Samoloty dalekiego zasięgu mają miejsca sypialne, specjalne salony, bary itp. Ponieważ dzisiejsze samoloty długodystansowe, dla osiągnięcia większych szybkości, odbywają lot na dużych wysokościach (3—6 tys. m) mają one kabiny uszczelnione, w których utrzymuje się sztuczne odpowiednie ciśnienie i skład powietrza.

Tuż przed wojną typowy samolot transportowy (DC-2, Ju-52) ważył poniżej 10 ton, przewoząc 10-15 podróżnych z szybkością rzędu 200 km/godz. Specjalnie szybkie samoloty osiągały około 300 km/godz. Samoloty większe i szybsze istniały jako unikatki, projektowane dla komunikacji przez Atlantyk Płn., która rozpoczęła się w latach 1938-39.

Zaraz po wojnie wyłoniły się zdecydowanie dwie grupy samolotów: kontynentalna i transatlantycka.

Typowym przedstawicielem samolotów kontynentalnych był radziecki Li-2 i amerykański Douglas DC-3 noszący również miano C-47 albo „Dakota”. Oba te typy mają po 2 silniki i ciężar całkowity rzędu 12 ton i są przeznaczone zasadniczo do przewozu 21 podróżnych z szybkością 230-270 km/godz., na dystansach średnich.

Najbardziej typowym przedstawicielem samolotów transatlantyckich bezpośrednio po wojnie stał się 42-tonowy, zaopatrzony w 4 silniki o łącznej mocy ponad 10 tys. KM Lockheed „Constellation”. Przy przelocie etapowym Atlantyku (Shannon — Gander) posiada on ciężar handlowy około 5 ton a szybkość ponad 400 km na wysokości 6 tys. m, zabierając 44-64 podróżnych.

Następcą Li-2 w Związku Radzieckim staje się samolot Il-12, prawie półtora raza cięższy, pozwalający na przewóz 28-32 podróżnych z szybkością o około 30 % większą od Li-2. 21-miejscowy DO-3 zastępuje 18-tonowy Convair-Liner dla 32-40 podróżnych, rozwijający szybkość ponad 400 km na wysokości 5000 m.

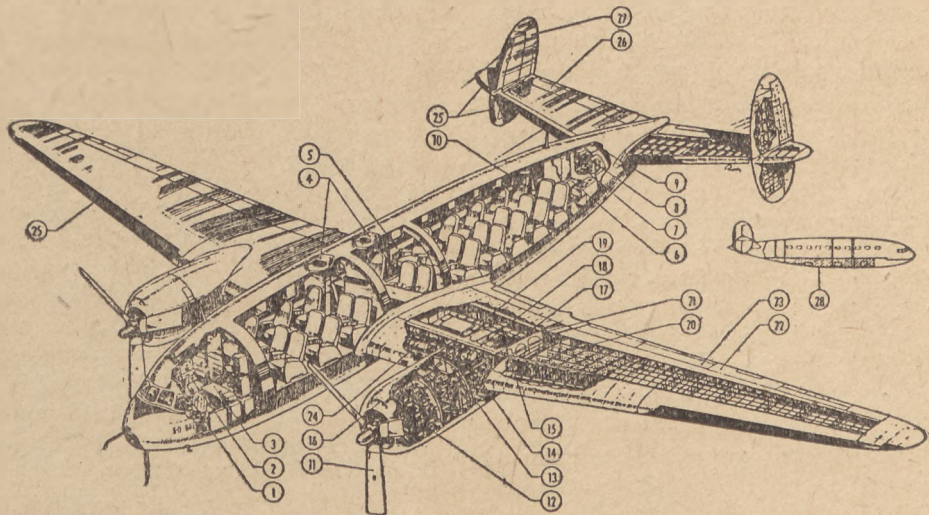
Klasę radzieckich samolotów długodystansowych reprezentuje nowy, 4-silnikowy Il-18 na 66 podróżnych, o szybkości maksymalnej 485 km/godz.

Na liniach transatlantyckich pojawia się w roku 1948 65-tonowy, 4-silnikowy (moc 14.200 KM) Boeing „Stratocruiser”, mogący przewieźć 11 ton ładunku płatnego przy zasięgu 4800 km a 4,7 ton przy największym swym zasięgu, wynoszącym 7400 km.

Więgu najbliższych 2—3 lat zjawiają się na liniach pierwsze samoloty transportowe o napędzie odrzutowym, które znacznie zwiększą (o 50-100%) szybkość podróży. Samoloty te omówimy w następnym odcinku.

Samoloty do obsługi linii kontynentalnych krótkich — to 21-miejscowe, stare typy z okresu pierwszych lat powojennych, a więc Li-2, DC-3 itp. Nowych typów tej wielkości nie buduje się.

Samoloty do obsługi średnich linii kontynentalnych oraz transkontynentalnych są reprezentowane głównie przez: radziecki Il-12 amerykański Convair — Liner 240 oraz Martin 2-0-2 i 4-0-4, angielski Vickers „Viking” i Airspeed „Ambassador” oraz francuski So-30 „Bretagne”. Do grupy tej można również zaliczyć ciekawy dwusilnikowy samolot szwedzki „Scandia”, który waży wprawdzie



1. Piloci
2. Mechanik pokładowy
3. Radiooperator
4. Radiokompas
5. Siatka na bagaż podręczny
6. Toaleta
7. Siedzenie stewardessy
8. Kuchnia
9. Szatnia
10. Drzwi wejściowe
11. Smigło
12. Silnik
13. Przegródka ogniowa
14. Zbiornik oleju
15. Koło podwozia (schowane)

16. Wlot powietrza
17. Dźwigar tylny
18. Dźwigar przedni
19. Bagaznik w skrzydle
20. Zbiornik paliwa
21. Złącze środkowej i zewnętrznej części skrzydła
22. Lotka
23. Kłapa
24. Chłodnica doprowadzenia powietrza
25. Urządzenia przeciw oblodzeniu
26. Ster wysokości
27. Ster kierunkowy
28. Trzy bagażniki w kadłubie.

tylko 14 ton, ale osiągnięciami odpowiada klasie samolotów odległości średnich (szybkość 400 km/godz., 24—32 podróżnych).

Samoloty długodystansowe, transoceaniczne reprezentują: Il-18, „Stratocruiser”, „Constellation”, DC-6 i zdystansowane już DC-4.

Typem dominującym ilościowo jest w ZSRR — Il-12; na zachodzie w dalszym ciągu przestarzały DC-3, który został wyprodukowany w największej spośród wszystkich dotychczas zbudowanych samolotów ilości ponad 11 tys. sztuk. Na dalszych miejscach, jeśli chodzi o ilość egzemplarzy używanych obecnie na regularnych liniach, wymienić należy samoloty DC-4, Convair — Liner i „Constellation”.

Polskie Linie Lotnicze „Lot” eksploatują na swoich liniach trzy typy samolotów:

1. Radziecki, 2-silnikowy Li-2, o 21 miejscach pasażerskich, mających przeciętną szybkość przelotową około 230 km/godz., używany na liniach krajowych.

2. Radziecki, 2-silnikowy Il-12, komfortowy samolot średniodystansowy na 28 podróżnych, mający szybkość powyżej 300 km/godz., używany do lotów zagranicznych.

3. Z pozostałości demobilowych używana jest jeszcze niewielka ilość samolotów DC-3 (C-47), zarówno na liniach krajowych, jak i na niektórych zagranicznych. Samolot ten, w wersji bezfotelowej, służy również do przewozu towarów.

Planujemy (9)

Dziśjszy odcinek „Planujemy” jest ostatnim odcinkiem tej kolumny i nim zamykamy naszą całoroczną serię. Postawiliśmy sobie zadanie wyjaśnienia naszym czytelnikom pewnych zasadniczych kwestii związanych z planowaniem transportu w przedsiębiorstwach nie komunikacyjnych. Przeznaczony on był bowiem w pierwszym rzędzie dla pracowników komórek transportowych w przedsiębiorstwach przemysłowych, handlowych itp.

Na zakończenie naszej serii zapoznamy czytelników ze znaczeniem, jakie ma plan komórki transportowej dla całości przedsiębiorstwa.

Musimy przede wszystkim powiedzieć, że komórki transportowe, istniejące w przedsiębiorstwach nieprzewozowych, możemy podzielić z grubsza na dwie kategorie. Do pierwszej z nich zaliczamy te komórki transportowe, które, mając niewielkie parki taboru własnego, opracowują plany przewozowe głównie w oparciu o przewozy, świadczone przez publiczne przedsiębiorstwa komunikacyjne, a więc korzystające w szerokim zakresie z usług obcych przewoźników. — W drugiej kategorii znajdują się te komórki transportowe, które eksploatują posiadany przez przedsiębiorstwa tabor przewozowy i raczej wyjątkowo tylko korzystają z usług przewoźników obcych.

Jakie istotne znaczenie dla planu gospodarczego przedsiębiorstwa, jako całości, ma ten podział?

Zadaniem komórki transportowej, którą zaliczyliśmy do pierwszej kategorii, jest przede wszystkim organizacja transportu dla przedsiębiorstwa, a więc zorganizowanie dowozu surowców do zakładu produkcyjnego, czy też zorganizowanie odwozu wyprodukowanych artykułów. Tego rodzaju komórki transportowe są w zasadzie jednostkami administracyjnymi, niesamodzielnymi gospodarczo. Toteż wyjątkowo tylko mają one warunki aby oprzeć swą działalność na rozrachunku gospodarczym.

W przypadku drugiego rodzaju komórek transportowych mamy natomiast do czynienia głównie z eksploatacją taboru własnego. Zatrudnianie przewoźników obcych jest przeważnie tylko czynnością dodatkową, konieczną w przypadkach przewozów szczytowych, których nie jest w stanie wykonać tabor własny.

Komórka transportowa, posiadająca poważny ilościowo własny park transportowy, ma warunki ku temu, by wprowadzić rozrachunek gospodarczy, tzn. pracować w charakterze samodzielnego, samofinansującego się przedsiębiorstwa przewozowego.

Rozrachunek gospodarczy rozszerza i komplikuje pracę komórki transportowej. Musi ona wtedy posiadać, jak każde samodzielne i samofinansujące się przedsiębiorstwo, własną księgowość, obliczającą koszty własne i obciążającą w umowny sposób konsumentów usługi przewozowej, a również szereg innych komórek organi-

zacyjnych, właściwych samodzielnemu przedsiębiorstwu, których utrzymanie obciąża niezaprzeczenie koszt własny produkcji transportowej.

Z drugiej jednak strony, dopiero rozrachunek gospodarczy umożliwia całkowite uchwycenie kosztów transportu i pozwala na ocenę, czy transport pracuje sprawnie, a więc tanio, czy niesprawnie — a więc drogo. — W tym drugim przypadku pozwala na wyszukanie źródeł powstawania marnotrawstw i na ich usunięcie. W ten sposób rozrachunek gospodarczy staje się narzędziem walki o oszczędną gospodarkę i o obniżkę kosztów własnych.

Natomiast w przypadku, gdy transport pracuje, jako jednostka niesamodzielną gospodarczo, jej koszty własne zostają z zasady ukryte, niejako zawołowane, w kosztach całego przedsiębiorstwa. Właściwa ocena pracy transportu jest zupełnie, albo prawie niemożliwa — co znów z zasady powoduje wysokie koszty własne przewozów. Dlatego należy dążyć do tego, aby wszędzie tam, gdzie jest to możliwe, komórki transportowe przedsiębiorstw przechodziły na rozrachunek gospodarczy.

O ile komórka transportowa nie jest samodzielną gospodarczo — jej zatrudnienie, zaopatrzenie materiałowe itp. wchodzi bezpośrednio do odpowiednich planów całego przedsiębiorstwa. Jeśli natomiast transport pracuje na rozrachunku gospodarczym — buduje na planie przewozowym własne plany pochodne, a więc techniczny, zatrudnienia, zaopatrzenia itd., a wreszcie plan finansowy, zestawiający całą działalność gospodarczą komórki transportowej. W tym przypadku do planów macierzystego przedsiębiorstwa wchodzi plany komórki transportowej integralnie, jako wynikowe.

Uchwała Prezydium Rządu z dn. 2.VI.1950 r., wprowadzająca nową organizację służb transportowych, stwarza warunki dla oparcia pracy transportu na rozrachunku gospodarczym. Drugim aktem normatywnym, bardzo ważnym dla komórek transportowych w przedsiębiorstwach nieprzewozowych, jest Zarządzenie Przewodniczącego PKPG z dnia 16.VII.51. o sporządzeniu planu przewozów na rok 1952. Zarządzenie to pozwala oprócz pracy transportu „własnego” na planie, a więc daje dodatkową możliwość zastosowania rozrachunku gospodarczego w pracy komórek transportowych.

Uwagą tą kończymy cykl odcinków zatytułowany „Planujemy”. Redakcja „Transportu” wyraża w tym miejscu nadzieję, że wiadomości zawarte w tym cyklu przyczyniły się do wyjaśnienia pewnych zagadnień związanych z planowaniem transportu w przedsiębiorstwach nieprzewozowych. Hasłem, przyświecającym przy wprowadzeniu tego odcinka, było: ułatwienie pracy wszystkim komórkom transportowym celem przedterminowego wykonania zadań naszego Planu 5-letniego, planu budowy fundamentów socjalizmu w Polsce, celem jak najściślejszego włączenia się do walki o trwały pokój.