

PRZEGLĄD KOMUNIKACYJNY

MIESIĘCZNIK · POŚWIĘCONY · SPRAWOM · KOMUNIKACJI
KOLEJOWEJ · DROGOWEJ · WODNEJ · I · POWIETRZNEJ

NR 7 (37)

LIPIEC

1948 R.

Redakcja w Warszawie: ul. Chałubińskiego 4, pok. 168.

Administracja w Łodzi: ul. Piotrkowska 121, m. 10, telefon 265-22. Konto P.K.O. Łódź Nr VII — 127.

Treść nr 7 (37)

Inż. Mieczysław Łopuszyński — Wyniki finansowe kolei wąskotorowych

Dr Teofil Bissaga — Transport europejski w świetle zmian powojennych — dokument O.N.Z.

Dr Julian Buriak — O wolność żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych

Bohdan Cywiński — Zagadnienia gospodarki kolejowej (c. d.)

Inż. Wincenty Grobicki — Racjonalna eksploatacja drugorzędnych linii kolejowych

Mgr Stanisław Podwysocki — Ogólne podstawy polityki taryfowej przedsiębiorstw przemysłowych

Przegląd prasy zagranicznej

Z wydawnictw

Kronika

Dział językowy

Komitet redakcyjny podkreśla, że „Przegląd Komunikacyjny“, wydawany przez Ministerstwo Komunikacji, nie jest w ścisłym znaczeniu słowa czasopismem urzędowym. W związku z tym treści artykułów nie należy uważać za opinię tego Ministerstwa.

Inż. Mieczysław Łopuszyński

Wyniki finansowe kolei wąskotorowych

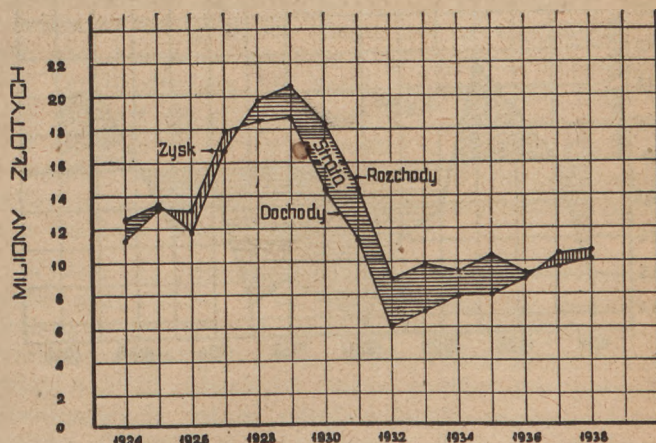
Ogólny pogląd na kształtowanie się wyników finansowych kolei wąskotorowych, należących do P.K.P. przed wojną i w latach 1946 i 1947 daje tabela 1 i wykres 1, z których możemy przekonać się, że w okresie od 1928 do 1936 r. koleje te były deficytowe. Dopiero w 1937 r. i 1938 r. pod wpływem zwiększonych przewozów powstały nadwyżki dochodów nad rozchodami. Również nadwyżką eksploatacyjną zamknięty został 1947 r.

Tabela 1.

Wyniki finansowe kolei wąskotorowych należących do przedsiębiorstwa Polskich Kolei Państwowych.

Rok	Dochody w tysiącach zł	Rozchody w tysiącach zł	Zysk w tysiącach zł	Strata w tysiącach zł	Współczynnik eksploatacji
1928	18528	19684	—	1156	108
1933	6989	9784	—	2795	140
1938	10601	10177	—	29129	—
1946	146273	275402	424	—	112
1947	874491 ¹⁾	608941 ¹⁾	265547	—	70

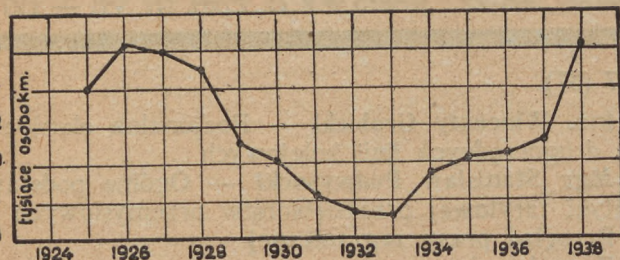
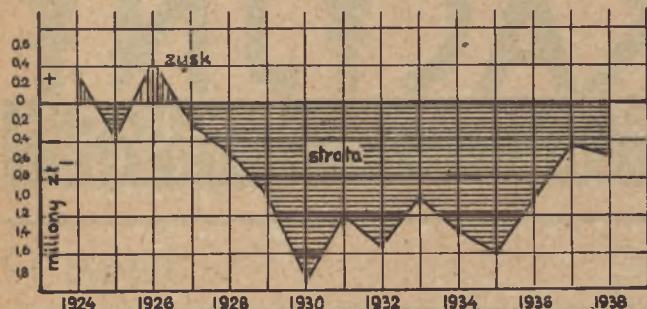
1) Zamknięcie rachunkowe nieostateczne.



Wykres 1.

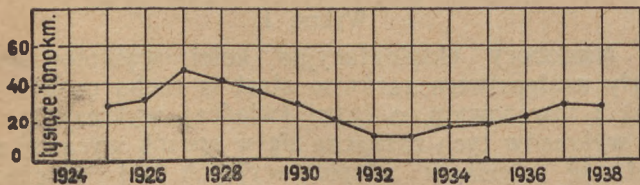
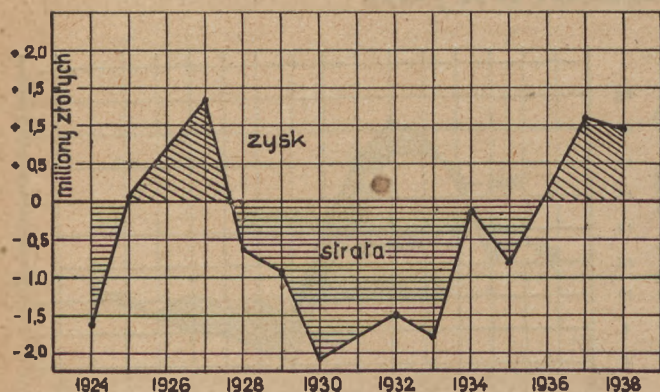
Niedobory eksploatacyjne kolei wąskotorowych były następstwem zarówno strat w ruchu osobowym jak i towarowym, o czym świadczą wykresy 2 i 3. Z wykresów tych zaznacza się w sposób wyraźny zależność wyników eksploatacyjnych od natężenia przewozów. Spadek przewozów osobowych i towarowych w latach kryzysu doprowadził do strat i do-

piero w 1937 r. i 1938 pod wpływem wzrostu natężenia ruchu ujawniły się nadwyżki dochodów nad rozchodami. Możemy również stwierdzić, że ruch osobowy przez cały okres przedwojenny od 1926 r. był deficytowy.



Wykres 2.

Współczynniki eksploatacji na kolejach wąskotorowych zgrupowanych w okręgowych Dyrekcjach Warszawskiej, Radomskiej i Katowickiej, podane w tablicy 2 wskazują że tylko w tej ostatniej koleje wąskotorowe przynosiły zyski przez cały okres przedwojenny, pokrywając straty na eksploatacji innych kolei. Ale też natężenie przewozów towarowych na Kolejach Górnośląskich, należących do Dyrekcji Katowickiej prawie dziesięciokrotnie przewyższało natężenie na pozostałej sieci.



Wykres 3.

Tablica 2.

Natężenie ruchu w tysiącach osobokilometrów i tonokilometrów, na 1 km eksploatowany oraz współczynniki eksploatacji kolei wąskotorowych w Warszawie, Radomiu i Katowicach.

Rok	Warszawa			Radom			Katowice	
	Natężenie ruchu		Współczynnik eksploatacji	Natężenie ruchu		Współczynnik eksploatacji	Natężenie ruchu towarowego	Współczynnik eksploatacji
	osobowego	towarowego		osobowego	towarowego			
1925	15,9	18,9	134	17,1	19,2	100	323	65
1927	18,9	23,2	133	25,4	48,9	72	415	72
1933	7,5	6,6	176	8,2	11,1	155	117	73
1938	18,6	18,6	141	13,1	23,9	111	223	46

Należy podkreślić, że przyczyn podobnych wyników finansowych nie możemy dopatrywać się tylko w słabym przedwojennym ruchu przewozowym na kolejach wąskotorowych w rejonach Dyrekcji Warszawskiej i Radomskiej. Różnorodność typów kolei o różnych szerokościach toru, nieekonomiczne dla przewozów publicznych koleje o prześwicie 600 mm, różnorodność taboru, sztywność metod eksploatacji i cały szereg innych przyczyn, słaba konkurencyjność w stosunku do komunikacji samochodowej, wreszcie mała szybkość handlowa uniemożliwiały, przy równoczesnej tendencji do kompresji wydatków, prowadzenie racjonalnej gospodarki.

Dowodem znacznym większych potrzeb przewozowych, które istniały i istnieją na terenach obsługiwanych przez koleje wąskotorowe oraz możliwości dalszego rozwoju przewozów osobowych i towarowych — jest fakt ich silnego przyrostu po wojnie w 1946 i 1947 r.

Z prywatnych kolei wąskotorowych, które pozostały w 1946 i 1947 r. pod zarządem państwowym, prawie wszystkie, z wyjątkiem kolei Jabłonna — Karczew, wykazały w 1946 r. dodatnie wyniki finansowe, jak to stwierdza następująca tablica:

Tablica 3.

Wpływy i rozchody eksploatacyjne kolei wąskotorowych pod zarządem państwowym w 1946 r.

K o l e j e	Wpływy	Rozchody	Nadwyżka / Niedobór		Współczynnik eksploatacji
			+	-	
w tysiącach złotych					
Piotrków-Sulejów	6544	5958	+	586	91
Opalenicka	10613	8055	+	2558	76
Przeworsk-Dynów	7640	6788	+	862	89
Warszawa-Radzimin	21175	19685	+	1490	93
Jabłonna-Karczew	27593	27816	-	223	101
Warszawskie Koleje Dojazdowe	94212	83642	+	10570	89

Należy wreszcie wspomnieć o wynikach finansowych kolei samorządowych, które kształtowały się w 1946 r. dodatnio, ogólny ich bowiem współczynnik eksploatacji wynosił w 1946 r. — 94 przy przeciętnym natężeniu przewozów w ruchu osobowym 47,7 osobokilometra i w ruchu towarowym 16,2 tonokilometra na 1 km eksploatowany.

Na zakończenie przeglądu wyników finansowych kolei wąskotorowych w Polsce zestawiamy je dla trzech grup — kolei P.K.P., kolei prywatnych pod zarządem państwowym i kolei samorządowych.

K o l e j e	Nateżenie ruchu w tysiącach		Współczynnik eksploatacji
	osobokilometrów na 1 km eksploatowany	tonokilometrów na 1 km eksploatowany	
Górnośląskie	24,4	240,0	53
Inne P.K.P.	51,2	29,8	162
Prywatne pod zarządem państwowym	582,6	19,6	92
Samorządowe	47,7	16,2	94

W świetle tych liczb, znajduje się wytłumaczenie trudności finansowych, jakie napotykały Polskie Koleje Państwowe w eksploatacji, należących do nich linii wąskotorowych. Koleje prywatne pozostające pod zarządem państwowym były budowane na terenach, które zapewniały odpowiednią rentowność włożonych kapitałów. Wszystkie te koleje, a szczególnie koleje podwarszawskie obsługują bogate obszary, na których istnieją duże potrzeby w ruchu osobowym, przy dojazdach do ośrodków administracyjnych i stolicy państwa. Również koleje samorządowe obsługują gęsto zaludnione i zamożne obszary Pomorza. Koleje P.K.P. natomiast spełniać przeważnie musiały rolę pionierską na terenach mniej zasobnych, oprócz Górnego Śląska.

Nie trzeba przy tym zapominać, że sieć kolei P.K.P. powstała prawie całkowicie z kolei gospodarczych i przemysłowych, pierwotnie budowanych dla cukrowni, eksploatacji lasów i kopalni, o prześwicie 600 mm. Dopiero w miarę powstawania potrzeb ruchu publicznego, przechodziły one w eksploatację P.K.P., które musiały ponosić konsekwencję niskiego stanu technicznego, nieodpowiadającego wymaganiom współczesnej publicznej obsługi przewozów.

Charakterystyka wpływów eksploatacyjnych

Wpływy kolei wąskotorowych w 1946 i 1947 r. w porównaniu z wpływami w 1937 r. przedstawiały się następująco:

	1946 r.	1947 r.	1937 r.
	w tysiącach złotych		
Przewóz osób	88661	176818	1329
Przewóz bagażu	1673	6054	62
Przewóz towarów	132997	639611	7763
Przewóz poczty	—	—	211
Razem przewozy	233332	822483	9765
Różne wpływy	12941	52008	912
Ogółem	246273	874491	10277

Dane przytoczone poprzednio wykazały, że ze wszystkich kolei wąskotorowych należących do P.K.P. rentowne były tylko koleje Górnośląskie, wskutek znacznego na nich nateżenia ruchu. Inne koleje nie mogły, ani przed wojną, ani w 1946 r., zrównoważyć, biorąc ogólnie, wpływów z rozchodami, a to z przyczyny słabego ruchu osobowego i towarowego.

Przed wojną jedną z przyczyn deficytowości kolei wąskotorowych była dość silna konkurencja trakcji konnej, szczególnie wobec zbyt małych szybkości

technicznych i handlowych kolei, tak w ruchu osobowym, jak i towarowym.

Według danych Mgr. B. Kaczmarskiego, jedynym środkiem ochrony tonażu przewożonego przez koleje wąskotorowe było przed wojną dostosowanie przewoźnego do poziomu konkurencyjnego, w wyniku czego każda kolej wąskotorowa posiadała swoją własną grupę taryf ulgowych, odpowiadającą miejscowym warunkom przewozowym. Taryfy te ulegały częstym zmianom w związku ze zmianami sezonowymi w napięciu konkurencyjnym. Polityka taryfowa w zakresie ruchu towarowego została uelastyczniona do granic maksymalnych przez upoważnienie dyrektorów kolei w przeprowadzaniu doraźnych zmian taryfowych w przypadkach zagrożenia istniejących lub celem pozyskania dodatkowych przewozów. Oczywiście granicą udzielanych ulg była opłacalność przewozów, jednak granica ta nie była sztywną.

Tylko dzięki takiej polityce oraz zniżkom w komunikacji bezpośredniej z kolejami normalnotowymi udawało się utrzymywać pewien poziom przewozów towarowych na kolejach wąskotorowych, który jednak nie gwarantował pełnego zrównoważenia wpływów z rozchodami. Taryfa zasadniczo stanowiła poniekąd maksymalną granicę opłat przewozowych i bez taryf ulgowych ilość przewozów towarowych na kolejach wąskotorowych byłaby znikomą.

Obecna sytuacja uległa zmianie wskutek zniszczenia w czasie wojny pogłowia końskiego, co po części doprowadziło do znacznego wzrostu przewozów osobowych i towarowych na kolejach wąskotorowych.

Powstaje zatem pytanie, czy nadal stosować jednolitą taryfę dla wszystkich kolei wąskotorowych z tym, że deficyty na poszczególnych kolejach będą wyrównywane zyskami innych, czy też stosować na każdej kolei taryfę opłacalną. W tym ostatnim przypadku wysokość poszczególnych taryf musiałaby być uzależnioną od gęstości ruchu, co prowadziłoby do tego, że koleje w okolicach uboższych musiałby mieć taryfę droższą niż koleje w okolicach zamożnych. Wydaje się przeto lepszym w obecnych warunkach stosowanie taryfy jednolitej o charakterze maksymalnym z tym, że ewentualne konieczne zniżki byłyby przyznawane w granicach opłacalności ogólnego budżetu kolei wąskotorowych.

Wydaje się również słusznym, by po znormalizowaniu przewozów i skrytylizowaniu się poziomowi rozchodów nie wiązać się z taryfami normalnotowymi, lecz uwzględniając właściwości gospodarcze obsługiwanych obszarów, oraz poziom ich potrzeb przewozowych, ustalić odrębne taryfy osobowe i towarowe dla kolei wąskotorowych. Mogące wyniknąć przy tym współzawodnictwo z komunikacją samochodową powinno być zastąpione współpracą oraz zrównoważone zmodernizowaniem kolei wąskotorowych i powiększeniem szybkości i terminowości przewozów.

Na kolejach wąskotorowych w 1947 r. stosunek wpływów z ruchu osobowego i towarowego odpowiadał prawie stosunkowi z lat przedwojennych, o czym świadczy następujące zestawienie:

Wpływy w % ogólnej sumy wpływów za przewozy

Rok	osobowe łącznie z bagażem	towarowe
1946	42,1	57,9
1947	22,3	77,7
1937	17,1	82,9
1935	22,2	77,8

Dla scharakteryzowania wpływów, przypadających na 1 km eksploatowany oraz udziału poszczególnych grup kolei wąskotorowych w ogólnej sumie wpływów z przewozów osobowych i towarowych służą następujące dane, dotyczące 1946 r.

Koleje P. K. P.	Wpływy z przewozów w % ogólnej sumy wpływów	Wpływy przypadające na 1 km eksploatowany w tysiącach zł
Górnośląska	49,2	576,6
Kujawska	19,5	109,6
Jędrzejewska	12,2	92,7
Inne	19,1	35,9
Cała sieć	100 0	103,6

Koleje pod zarządem państwowym

Warszawskie Koleje Dojazdowe	56,1	730,3
Jabłonna — Karczew	16,4	598,5
Warszawa-Radzymin	12,6	1058,7
Inne	14,9	176,0
	100,0	500,0

Stosunek dochodów kolei wąskotorowych do dochodów kolei normalnotorowych, podany niżej, wskazuje, że w gospodarce przedsiębiorstwa Polskich Kolei Państwowych, koleje wąskotorowe nie odgrywały znaczniejszej roli i ich wyniki nie mogły zaważyć na ogólnej równowadze finansowej tego przedsiębiorstwa. Obsługując duże obszary kraju, koleje wąskotorowe powinnyby jednak wykonywać większą pracę przewozową, a w następstwie tego zwiększyć obroty w porównaniu do obrotów kolei normalnotorowych.

Rok	Dochody kolei wąskotorowych w milionach zł	Dochody kolei normalnotorowych w milionach zł	Stosunek % dochodów kolei wąskotorowych do dochodów kolei normalnotorowych
1935	7,9	845,0	0,9
1937	10,3	890,6	1,2
1938	10,6	927,6	1,1
1946	246,3	18572,0	1,3

Charakterystyka rozchodów eksploatacyjnych

Ogólną charakterystyką rozchodów eksploatacyjnych kolei wąskotorowych P.K.P. w 1946, 1947 i 1937 r. z podziałem na poszczególne działy służby, odrębne pod względem zakresu i rodzaju pracy podaje tablica 4.

Tablica 4.

Rozchody eksploatacyjne kolei wąskotorowych Polskich Kolei Państwowych w 1946, 1947 i 1937.

Wyszczególnienie	Rozchody eksploatacyjne w tys. zł			Stosunek rozchodów w 1946 r. do rozchodów w 1937 r.	Stosunek rozchodów w 1947 r. do rozchodów w 1937 r.
	1946 r.	1947 r.	1937 r.		
1. Służba dyrekcyjna	12632	24625	385	32,8	65,1
2. Kierownictwo na linii	12617	17683	424	29,8	41,7
3. Służba drogowa	79844	165786	1867	42,8	88,9
4. Służba ruchu	57104	117965	1786	32,0	66,1
5. Służba trakcji	52309	124371	1954	26,6	62,3
6. Służba warsztatowa	54864	120896	1623	33,8	74,2
7. Służba sanitarna	388	5120	111	3,5	—
8. Rozchody wspólne	5644	32495	253	22,3	128,4
Razem	275402	608941	8413	32,7	72,4

W 1947 r. nastąpił nieprzeciętny wzrost rozchodów służby drogowej oraz rozchodów wspólnych. Wzrost pozostałych wydatków nie odbiegał od ogólnego średniego wzrostu, oprócz wydatków, obejmujących kierownictwo na linii, które tylko nieznacznie podniosły się w porównaniu z 1946 r.

Stosunek procentowy rozchodów w poszczególnych działach służby wynosił:

	1946 r.	1947 r.	1937 r.
Służba dyrekcyjna	4,7	4,1	4,6
Kierownictwo linii	4,7	2,9	5,0
Służba drogowa	29,0	27,3	22,0
Służba ruchu	20,7	19,4	21,2
Służba trakcji	19,0	20,4	23,3
Służba warsztatowa	19,8	19,8	19,3
Rozchody wspólne łącznie ze służbą sanitarną	2,1	6,1	4,4
	100,0%	100,0%	100,0%

Stosunek procentowy rozchodów na poszczególne działy służby pozostał w 1946 i 1947 r. prawie bez zmiany, w porównaniu ze stanem w 1937 r., oprócz przekroczenia na rozchodach służby drogowej, co należy przypisać wzmożonej naprawie torów, budowli i urządzeń, zniszczonych i nieutrzymywanych należycei podczas wojny.

Przytoczone wyżej dane służą do ogólnego tylko poglądu na składniki rozchodów eksploatacyjnych kolei wąskotorowych P.K.P., nie dają jednak podstawy do wnioskowania o ich właściwej wysokości w stosunku do ilości wykonanej pracy ruchowej i przewozowej.

Jak wiadomo w każdym przedsiębiorstwie można przeprowadzić podział wydatków na wydatki stałe i wydatki zmienne, zależne częściowo od wielkości produkcji kolei lub wprost do niej proporcjonalne. Podział ów uszeregowuje wydatki według stopnia zależności od wielkości produkcji, a przeto umożliwia ich obliczenie.

Wydatki stałe zmieniają się po osiągnięciu przez przedsiębiorstwa kolejowe granicznej zdolności przewozowej i pewnej określonej wysokości przewozów. Rozumiane w tym sensie wydatki stałe, których nie możemy związać z wielkością przewozów i wykony-

wanej pracy ruchowej i przewozowej, obejmują grupę wydatków na obsługę kapitałów, odpisy, wydatki, ogólne i administrację.

Dla ustalenia wysokości tych wydatków nie posiadamy odpowiednich mierników. Obciążenia wynikające z obsługi kapitałów są oparte na przyjętych zobowiązaniach i nie mogą być regulowane jednostronnie. Na wielkość zaś wydatków administracyjnych przeważający wpływ wywiera ustrój organizacyjny kolei, centralizacja lub decentralizacja gospodarki, system rachunkowości, księgowości i biurowości oraz szereg czynników natury organizacyjnej i administracyjnej.

Ponieważ wydatki administracyjne składają się przeważnie z wydatków osobowych, przeto mierników ich doszukiwać się powinniśmy w dokładnym normowaniu personelu odpowiednio do przewidywanej pracy. Porównawczą ich ocenę możemy poza tym uzyskać z przeliczenia na mierniki o charakterze ogólnym i zestawienia ich obecnie i w latach przedwojennych. Oczywiście, że wskaźniki przedwojenne nie można uważać za miarodajne, wobec całkowicie zmienionych warunków pracy, innej długości sieci i zwiększonego natężenia przewozów, a raczej za orientacyjne i dające punkt wyjścia w rozważaniach i ocenie.

Pozostałe wydatki czterech podstawowych służb, drogowej, ruchu, trakcji i warsztatowej, są zmienne i w większym lub mniejszym stopniu zależne od czynników ruchowych i wykonywanej pracy przewozowej. Pomiedzy zróżniczkowanymi wydatkami służby ruchu i trakcji znajdujemy wydatki związane bezpośrednio z pracą ruchową i przewozową, w służbach zaś drogowej i warsztatowej wydatki wynikające z utrzymania i naprawy majątku nieruchomego i ruchomego kolei, pośrednio tylko zależne od wielkości ruchu i przewozów.

Jak wiadomo, dla osiągnięcia podstawowego zadania produkcyjnego kolei, niezbędne jest wykonanie całego szeregu czynności wstępnych i pomocniczych, ocenianych w postaci mierników, jak pociągokilometrów, tonokilometrów brutto itp. Do tych czynności zaliczamy: obsługę i formowanie pociągów, obsługę stacji, wykonanie manewrów, czynności handlowe przy nadaniu i odbiorze przesyłek, obsługę parowozów i wagonów, zaopatrzenie parowozów i wagonów w paliwo, smary, wodę itp. Koszty tych czynności nie zawsze są, jak to wykazują badania i dane praktyki, proporcjonalne do mierników, ilustrowanych ilością wykonanej pracy.

Koszty nawet paliwa do parowozów, wyposażenia drezyn konduktorskich i parowozowych nie są w stosunku prostym do przebiegów, czy też innych czynników ruchowych i przewozowych.

Określenie mierników zatem jak i ustalenie funkcjonalnych zależności jest zagadnieniem niezmiernie trudnym, niezbędnym jednak do rozwiązania w racjonalnie prowadzonej gospodarce.

Należy również zaznaczyć, że w przedsiębiorstwie kolejowym określenie kosztów każdego wyniku ruchowego lub trakcyjnego nie może być osiągnięte przez rachunkowe zaliczanie na jego koszt wydatków na personel, robociznę i materiały. Szczególnie niemożliwym jest w wielu przypadkach rozdzielanie wydatków na przewozy osobowe i towarowe, szczególnie na kolejach wąskotorowych, na których

często ruch odbywa się pociągami osobowo-towarowymi.

Służba drogowa i warsztatowa obejmuje szereg czynności pomocniczych, niezwiązanych bezpośrednio z ruchem przewozowym, niezbędnych jednak do prawidłowego funkcjonowania kolei. Do tych czynności należy utrzymanie oraz bieżąca i gruntowna naprawa podtorza, nawierzchni, budowli, urządzeń, tudzież naprawa bieżąca, średnia i kapitalna taboru. Koszty tych czynności są przeważnie wprost proporcjonalne do ilości wykonywanej przy nich pracy i mogą być określone na podstawie zupełnie ścisłych norm, otrzymanych bądź przy pomocy obserwacji, badań i chronometrażu, bądź z danych praktyki i statystyki.

Natomiast ilościowe określenie tych czynności zależy nie tylko od naturalnego zużywania się i wpływów atmosferycznych, lecz w wielu przypadkach od natężenia ruchu przewozowego.

Ponieważ, jak widzimy z powyższego, nie mamy jeszcze obiektywnych i podstawowych mierników lub wzorów funkcjonalnych do określenia wysokości zamierzonych wydatków eksploatacyjnych kolei, zarówno wąskotorowych, jak i normalnotorowych, przeto dla orientacji i oceny porównawczej możemy przytoczyć tylko obliczenie tych wydatków w odniesieniu do najbardziej charakterystycznych mierników.

Służba dyrekcyjna i kierownictwo na linii

	1946 r.	1947 r.	1937 r.
	w złotych		
na 100 km eksploatowanych	111,5	176,2	3,7
Służba drogowa			
na 100 km eksploatowanych	352,7	649,2	8,8
Służba ruchu			
na 100 pociągokilometrów	1765	3317	65
Służba trakcji			
na 100 parowozokilometrów	1757	2927	63
Służba warsztatowa			
na 100 parowozokilometrów	1870	2846	56

Wzrost zatem wydatków, przeliczonych na mierniki, wyraził się w 1946 i 1947 r. w porównaniu z 1937 r. następującymi mnożnikami

	1946 r.	1947 r.
Służba dyrekcyjna i kierownictwo		
na linii	29,6	47,6
Służba drogowa	40,5	73,6
Służba ruchu	28,0	51,0
Służba trakcji	28,0	47,8
Służba warsztatowa	23,4	50,7

Z tych danych możemy wnioskować, że wydatki służby drogowej wzrosły po wojnie wyżej niż przeciętnie, co znajduje uzasadnienie w znacznie powiększonych potrzebach naprawy torów, budowli i urządzeń. Zasluguje przy tym na uwagę fakt, iż przed wojną, szczególnie w okresie lat kryzysowych, tego rodzaju wydatki uległy silnej kompresji, znajdującej silne oddźwięki w latach następnych przy poprawie sytuacji przewozowej kolei. W tym też możemy doszukiwać się jednej z przyczyn zacofania techniczne-

go kolei wąskotorowych i konieczności uzupełniania teraz braków w zaniedbaniu utrzymania i napraw bieżących i gruntownych budowli i urządzeń stałych tudzież taboru. Powinniśmy raczej przewidywać znacznie większe wydatki na ten cel przez dłuższy okres czasu, inaczej bowiem stan techniczny kolei wąskotorowych będzie stale się pogarszał.

Należy z całym naciskiem zaznaczyć, że na tej drodze nie powinniśmy stosować oszczędności. Nie można wytwarzać jej sztucznie drogą mechanicznej redukcji wydatków — należy jej poszukiwać w zwiększeniu wydajności pracy i urządzeń, ich modernizacji i wprowadzeniu nowoczesnych metod eksploatacji.

Z przytoczonych wyżej danych o sytuacji finansowej kolei wąskotorowych można wysnuć wnioski, że jednym z najważniejszych i decydujących czynników w osiąganiu przez nie dodatnich wyników gospodarczych jest wielkość przewozów. Jeśli wziąć pod uwagę, że koleje wąskotorowe przechodzą przez obszary stosunkowo słabe gospodarczo i są czynnikiem współdziałającym i pobudzającym ich dalszy rozwój, przeto nie można uważać za warunek bezwzględny w ich eksploatacji osiągnięcia rentowności i odpowiednich nadwyżek dochodów nad rozchodami. Nie ulega wątpliwości, że rozchody kolei wąskotorowych, powinny być ustalane na możliwie niskim poziomie, zapewniającym bezpieczeństwo i ciągłość ruchu oraz właściwe utrzymanie podtorza, nawierzchni, budowli, urządzeń i taboru. Równocześnie opłaty przewozowe powinny kształtować się na poziomie optymalnym w stosunku do wielkości przewozów, pokrywać koszty eksploatacji oraz chociażby częściowo obsługę nakładów inwestycyjnych.

Dr Teofil Bissaga

Transport europejski w świetle zmian powojennych Dokument ONZ

Intresujący, ponad 300 stron obejmujący, dokument ogłosiła w językach angielskim, francuskim i rosyjskim Rada Gospodarcza i Społeczna Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Tytuł dokumentu „Przeгляд położenia gospodarczego i perspektyw gospodarczych Europy“.

Treść poszczególnych części:
Odbudowa produkcji,
Odbudowa handlu,
Bilans płatniczy,
Problem odbudowy Europy.

Załączniki: Narodowe Plany gospodarcze niektórych krajów w Europie,

Czwarty 5-letni Plan Z.S.R.R.
Źródła, metody i diagramy.

W Rozdziale 3, Części 1 omówiono bardzo ciekawe zjawisko, dotyczące powojennego rozwoju transportu w Europie i znamiennego wpływu powojennych zmian w strukturze gospodarczej w tej części świata na transport.

Polskie Koleje Państwowe przed wojną nie rozwijały się w sensie terytorialnej eksploatowanej sieci wąskotorowej. Zmuszone do prowadzenia ruchu na przekrojonych od zaborców liniach, zniszczonych po pierwszej wojnie światowej, nie odpowiadających wymaganiom przewozowym, dokonywały inwestycji tylko w granicach rozporządzalnych środków.

Skalę wysiłków inwestycyjnych od 1924 do 1938 roku ilustruje ogólna suma wydatków na odbudowę i doprowadzenie sieci wąskotorowej do stanu umożliwiającego prowadzenie ruchu, wynosząca 34322¹) tys. zł. i stanowiąca 2% nakładu inwestycyjnego, dokonanego w tym samym czasie na kolejach normalnotorowych.

Wydatki te na kolejach wąskotorowych wynosiły blisko 14.000 zł. na 1 km, co w stosunku do kosztów inwestycji na kolejach normalnotorowych, wynoszących 92.000 zł. na 1 km, stanowiło 15,2%.

Przyjmując, że wartość linii dwutorowej jest 1^{1/2} razy większa od wartości linii jednotorowych, otrzymujemy na podstawie przedwojennego oszacowania wartość 1 km kolei normalnotorowych 243.000 zł. Stosunek zatem kosztu 1 km kolei wąskotorowych, określonego w wysokości 45000 zł., do kosztu kolei normalnotorowych wynosił 18,5%.

Obliczenie powyższe dowodzi, że inwestycje na kolejach wąskotorowych były nieco mniejsze od inwestycji na kolejach normalnotorowych, a powinny być większe z uwagi na konieczność ich odbudowania, zmodernizowania i dostosowania do wymagań ruchu i przewozów.

d. c.n.

1) Wobec braku danych za 1936 r. suma ta nie jest zupełnie ścisła.

Rozporządzalne dane statystyczne, dostarczone O.N.Z. przez 13 krajów europejskich, uwzględniają przede wszystkim transport kolejowy i transport morski, a więc dwie potężne gałęzie transportu w Europie, które zawsze wyróżniały się przewagą tonażu w porównaniu do transportu na drogach wodnych śródlądowych i drogach publicznych.

Transport kolejowy po ostatniej wojnie podniósł się niezwykle szybko. Po skończeniu działań wojennych znaczna część europejskiej sieci kolejowej zupełnie nie mogła funkcjonować z powodu zniszczenia mostów, tuneli, torów i stacji węzłowych. Tymczasem w pierwszym kwartale 1946 r. europejski ruch towarowy w 13 krajach Europy osiągnął w przybliżeniu poziom przedwojenny pomimo, iż wśród tych krajów znajdowały się takie kraje jak: Polska, Bułgaria, Francja, Holandia, Włochy, Niemcy Zach., Węgry i niezgodniona w zestawieniu Jugosławia, których linie uległy niezwykłym dewastacjom. W trzecim kwartale 1947 r. towarowy ruch kolejowy w powyższych trzynastu krajach przewyższył o 26% ruch przedwojenny.

PRZEWÓZ TOWARÓW KOLEJAMI W KRAJACH EUROPEJSKICH

Kraje	Załadunek towaru w skaznik kwartalny (1958=100)										Przewóz towarów w skaznik kwartalny (1958=100)									
	1946			1947			1948			1946			1947			1948				
	1	2	3	4	1	2	3	1	2	3	1	2	3	4	1	2	3			
Austria	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Belgia	15.750	72	79	81	88	95	93	1.287	83	88	90	90	103	107	109	114	114	114		
Bułgaria	1.375	108	123	138	144	152	175	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Czechosłowacja a)	14.085	68	75	77	94	93	..	1.984	76	88	99	99	92	107	113	152	152	152		
Dania b)	..	..	..	..	..	..	..	69.6	132	140	145	145	144	136	136	152	152	152
Finlandia	3.330	87	105	120	110	114	130	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Francja	33.250	82	91	95	110	102	108	7.365	108	121	127	127	138	139	136	146	146	146		
Niemcy (Strefa U. S. A.)	..	..	..	..	..	..	..	3.950	63	70	76	76	74	65	75	86	86	86
Węgry	5.022	34	40	47	68	74	88	654	38	44	52	52	74	69	88	109	109	109		
Irlandia	..	..	..	..	..	..	..	98.7	139	154	155	155	171	127	131	144	144	144
Włochy	11.592	58	60	64	67	78	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Holandia	4.000	73	72	78	93	94	99	590	73	72	77	77	91	100	90	92	92	92		
Norwegia c)	1.041	106	115	123	122	127	..	195	104	118	130	130	128	132	137	..	..	..
Polska	..	..	..	..	..	..	..	5.592	87	116	129	129	114	87	121	136	136	136
Portugalia	927	146	144	147	150	134	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Szwecja b, d)	..	..	..	..	..	..	..	133.8	199	194	196	196	198	193	190	191	191	191
Wielka Brytania (Zjednoczone Król.)	64.600	102	103	99	103	102	98	6.540	131	132	126	126	128	114	133	123	123	123		
a, b, c, d) zobacz na str. 310	155.017	86	90	91	100	99	99	29.228	95	108	113	113	114	105	119	126	126	126		
O G Ó L E M	137.748	87	92	91	101	99	99	18.615	107	115	117	117	123	120	127	129	129	129		

Ogółem kraje, dla których znane są ilości załad. towarów i tonokm.

Źródła: tabelę sporządzono na podstawie danych Monthly Bulletin of Statistics — Miesięczny Biuletyn Statystyczny O.N.Z. i urzędowo ogłoszonych statystyk przez poszczególne kraje.

Objaśnienia:

- a) Przedwojenne przeciętne kwartalne dotyczą 1937 roku
- b) Dane dotyczą tylko kolei państwowych.
- c) Wyłączono transporty rudy żelaznej przez Półn. Norwegię. Dane dotyczą tylko kolei państwowych.
- d) Wyłączono transporty rudy żelaznej.
- e) Przeciętne cyfry dla kwartałów zestawiono z tygodniowych przeciętnych.

W przytoczonym wyżej zestawieniu danych statystycznych o transporcie kolejowym uderzają dwa nadzwyczaj charakterystyczne zjawiska. Pierwsze polega na tym, że za wyjątkiem W. Brytanii (Zjednoczonego Królestwa), w tych krajach, dla których można przeprowadzać porównanie, ładunki w stosunku do przedwojennych osiągnęły wyższy poziom, niż rozmiary produkcji. Drugim znamienym zjawiskiem jest, iż w porównaniu z okresem przedwojennym dla wszystkich kwartałów 1946 i 1947 i dla wszystkich krajów, o których są dane dla porównań, rozmiary ruchu towarowego w tonokilometrach wzrosły daleko więcej niż ładunki. W siedmiu krajach przewozy towarowe w trzecim kwartale 1947 r. osiągnęły 129% przedwojennego poziomu a ładunek tylko 99% tego poziomu.

Względnie wyższy wskaźnik ładunków kolejowych w porównaniu z innymi wskaźnikami wytwórczości można objaśnić tym, że wewnętrzny transport wodny (i w niektórych wypadkach, transport drogowy) nie zdołano odbudować w tym stopniu, co transport kolejowy, a w następstwie tego obecnie koleje dokonywują znaczną część wszystkich przewozów. Tonaż przewozów na głównych europejskich drogach wodnych (Ren i Dunaj), jak również na drogach wodnych Francji i w innych krajach znacznie się zmniejszył.

Na podstawie informacji o przewozach na wewnętrznych drogach wodnych i na drogach publicznych Francji wynika, że w tym szczególnym przypadku względnie wysokiej, w porównaniu z produkcją, liczby przewozów kolejowych w pełni tłómaczą się zmniejszeniem przewozów na drogach wodnych śródlądowych i na drogach publicznych.

Zwiększenie ilości tonokilometrów w ruchu towarowym w porównaniu z wysokością ładunku (innymi słowami, zwiększenie długości przebiegów) również w pewnym stopniu jest wynikiem zmniejszenia przewozów na drogach wodnych śródlądowych, ponieważ przeciętne odległości, przewozu na drogach wodnych i śródlądowych były większe, niż przeciętne odległości przewozów kolejowych. We Francji zmniejszeniu przewozów, przypadających na drogi wodne, towarzyszyło skrócenie przeciętnej długości przejazdów barek, co wskazuje, iż niektóre przewozy na dalsze odległości, które przed wojną dokonywano drogami wodnymi, obecnie przejęły koleje. Jednak zwiększenie przeciętnej długości przebiegu kolejami staje się i zbyt wielkim i zbyt ogólnym, aby je można w pełni wytłumaczyć przytoczonymi wyżej przyczynami. Przy tym zjawisko to daje się obserwować również w tych krajach, dla których transport wodny nie miał i nie ma wielkiego znacze-

nia. Zjawiska te w znacznym stopniu wywołały organiczne zmiany w gospodarstwie powojennym i spadek produkcji przemysłu europejskiego. Naprzykład jeśli chodzi o Finlandię, niezwykle natężenie transportu kolejowego zostało wywołane zarówno przez wzmożony wyręb najdostępniejszych lasów, dokonywany w czasie wojny, co bardzo szybko doprowadziło do przesunięcia wyrębu lasów dalej na północ, jak i przez znaczne zwiększenie zapotrzebowania drzewa w miejsce importowanego paliwa. Również jasnym jest, iż zwiększenie w Europie, w porównaniu z czasem przedwojennym, przeciętnych odległości przewozu węgla kolejami wywołane jest trudnościami, jakie mają pojedyncze kraje w zaspokojeniu swych potrzeb z najbliższych źródeł zaopatrzenia. Ogólnie mówiąc, wynikiem braku towarów i braku niezbędnych surowców są częstsze, niż to miało miejsce przed wojną, wypadki przeładunków i przewóz drogami okrężnymi wielu koniecznych dóbr.

Można przypuszczać, iż w miarę postępów w odbudowie gospodarczej, przeciętne odległości przewozów kolejowych będą się stopniowo zmniejszały. Jak wynika z cyfr podanych w omawianym zestawieniu stosunek tonokilometrów do ton ładunku za każdy kwartał 1947 r. jest wyższy, niż w odpowiednim kwartale 1948 r. Wywołuje to nadzwyczajne natężenie przewozów towarowych na europejskiej sieci kolejowej. Jeżeli do tej pory, pomimo znacznego zmniejszenia taboru kolejowego, nie było całkowitego załamania się transportu, to w znacznej części zawdzięczać to należy wzmożeniu przed wojną zdolności przelotowej europejskiej sieci kolejowej jak i powiększeniu się ilości wagonów w niektórych krajach. Ilość zdrowych wagonów na europejskiej sieci kolejowej określa się w przybliżeniu na 2.400 tysięcy tj. o 10% niżej od stanu przedwojennego, tymczasem przeciętny czas obiegu wagonów znacznie jest większy, niż był przed wojną z powodu mniej zadowolającej organizacji transportu i nieukończenia odbudowy kolei.

W ogólności zauważyć można, że w powojennej Europie więcej przewozi się dóbr, aniżeli wytwarza, a przewozy pokonują dalsze odległości w porównaniu z okresem międzywojennym. Dotyczy to w szczególnej mierze międzynarodowych przewozów towarowych. Niektóre kraje w Europie, pod wpływem zmian struktury gospodarczej, przestają być krajami wyłącznie rolniczymi, a przeobrażają się stopniowo w kraje rolniczo-przemysłowe. Eksportowe obszary rolnicze stają się w następstwie tego obszarami importującymi surowce dla przemysłu. Zniszczenia wojenne zmusiły kraje dawniej eksportujące żywność, bydło, konie i trzodę chlewną sprowadzać te dobra z krajów przed tym je importujących. Polska, Węgry, Rumunia, Jugosławia sprowadzają bydło i konie z Danii, Norwegii i Szwecji, a nawet z dalekiej Islandii. Co więcej znaczne ilości żywności i zwierząt domowych sprowadza się dotychczas z za oceanu. Dobra te odbywają daleką a często okrężną drogę.

Wojna i jej następstwa polityczne, gospodarcze i społeczne zburzyły utarte kierunki przewozów towarowych, dla których podstawowym wymogiem była oszczędność, wynikająca z gospodarczej zasady przewozu najkrótszą drogą. Wydłużenie przewozów stwarza do dziś wielką trudność w szybkim obrocie

wagonów, zniszczonych i tak w dużym procencie w czasie wojny.

Omawiany dokument w oparciu o rzeczywistość przewiduje następujący rozwój przewozów towarowych w Europie na najbliższą przyszłość:

	1938	1948	1949	1950	1951	1951 w % do	1938	1948
	w milionach ton *)							
Koleje		917	738	802	852	854	93	116
Drogi wodne								
śródlądowe	150	122	143	164	174	116	143	
Porty morskie	413	335	375	407	428	104	128	

Z tego zestawienia wynika, że w stosunku do 1938 roku można spodziewać się dopiero w 1951 r. poważnego wzrostu przewozów na drogach wodnych śródlądowych i morskich, gdy koleje nie osiągną jeszcze w tym czasie pełnej wydajności przedwojennej.

Następne zestawienie podaje porównanie możliwości produkcji wagonów towarowych z zapotrzebowaniem na nie w okresie 4 letnim:

	1948	1949	1950	1951	razem
	w tysiącach wagonów				
Produkcja	122	156	176	177	631*
Zapotrzebowanie	159	198	190	177	724
Niedobór	-37	-42	-14	-	-93

Ponieważ w tym okresie produkcja wagonów będzie niewystarczająca, wynika że poszczególne kraje muszą rozwinąć wielką akcję naprawy, tysięcy zniszczonych wagonów kolejowych. W normalnym czasie akcja taka byłaby może mało opłacalna, obecnie bez względu na wysokie koszty musi być prowadzona, gdyż stanowi prawie jedyne wyjście w ciężkim

Dr Julian Buriak

O wolności żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych

Polskie ustawodawstwo wodne uznaje zasadę wolności żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych.

Odnosne przepisy znajdujemy w ustawie wodnej z dnia 19. IX. 1922 (Dz. U. R. P. Nr 62, poz. 574 z 1928 r.) i w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 6. III. 1928 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. R. P. Nr 29, poz. 266 z 1928 r.) ze zmianami, wprowadzonymi ustawą z dnia 18. II. 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr 25, poz. 215 z 1932 r.) i zmianami, wynikającymi z art. 98 rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z dnia 28. XII. 1934 r. o unormowaniu właściwości władz i trybie postępowania w niektórych działach administracji państwowej (Dz. U. R. P. Nr 110, poz. 976 z 1934 r.), a ponadto w innych przepisach prawnych.

Zanim przejdziemy do rozważań na poruszony przez nas temat, wypada przede wszystkim podkreślić, iż ustawodawstwo wodne, a w szczególności art. 2 zacytowanego wyżej rozporządzenia o żeglu-

położeniu braku taboru. I tak w praktyce postępuje wiele krajów.

Ostatnie wreszcie zestawienie obrazuje pogląd ekspertów Europejskiej Komisji Gospodarczej na rozwój tonażu morskiego:

	Tonaż statków handlowych w milionach D.W.T.								
	1938	1947	1948	1949	1950	1951	1951 w % do	1938	1947
Tow.	36,1	32,0	33,7	35,6	37,4	39,2	109	123*	
Tank.	10,1	11,1	12,1	13,0	13,8	14,4	143	130	

Znamiennym jest zjawisko powiększenia tonażu tankowców w stosunku do 1938 r. o 30%, gdy jednocześnie tonaż statków towarowych wzrosł o 23%. Zjawisko to już obecnie jest widoczne i pozostaje w związku z rosnącym postępem motoryzacji przewozów na drogach publicznych we wszystkich niemal krajach europejskich. Niestety omawiany dokument nie zawiera żadnych danych o rozwoju transportu drogowego. Jest to dziedzina ściśle uzależniona z jednej strony od przebudowy i dostosowania sieci drogowej do ruchu pojazdów mechanicznych i od importu tychże pojazdów z nielicznych krajów, posiadających nieomal monopol produkcyjny na samochody. Dodać należy, że import samochodów ciąga wydatki w dewizach, których zbiedniała Europa nie posiada. Ta gałąź transportu kroczyć będzie jeszcze dłuższy czas na szarym końcu po kolejach, żegludze morskiej i śródlądowej, które mogą w dużym stopniu oprzeć się o wewnętrzno-krajowe surowce, półfabrykaty i siły robocze.

*) Cyfry bez Niemiec i Z.S.R.R.

dze i spławie podaje definicję, określającą, co to są śródlądowe drogi wodne.

Według powołanego przepisu za „śródlądowe drogi wodne uważa się żeglowne i spławne wody publiczne i prywatne, naturalne i sztuczne.

W art. 261 ust. (1) ustawy wodnej zostały uznane za wody żeglowne; rzeki, kanały i jeziora, szczególnie i imiennie wymienione w tymże artykule.

Ponadto w ustępie drugim omawianego artykułu zaznaczono, że inne wody lub ich odcinki mogą być uznane za żeglowne w drodze ustawy państwowej.

Za wody spławne zostały uznane odcinki wód, wymienionych w „Wykazie Wód Spławnych“, stanowiącym załącznik do rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 9. XI. 1927 r. o regulacji i utrzymaniu wód spławnych (Dz. U. R. P. Nr 102, poz. 882 z 1927 r.).

Ponadto w powołanym rozporządzeniu znajduje się postanowienie (art. 1 ustęp drugi), że uznanie innych wód za spławne może nastąpić w drodze

rozporządzenia Rady Ministrów na wniosek Ministra Komunikacji.

W związku z przesunięciem po zakończeniu drugiej wojny światowej granic Państwa Polskiego i objęciem nimi ziem odzyskanych, rozciągnięto na te ziemie kilku aktami ustawodawczymi moc obowiązującą ustawy wodnej, a ponadto ustawa wodna została rozciągnięta również na cały obszar województwa śląskiego dekretem z dnia 11. IV. 1947 r. (Dz. U. R. P. Nr 32 poz. 142).

Dotychczas jednakże nie ukazał się żaden akt ustawodawczy, o którym mowa w art. 261 ustęp drugi ustawy wodnej, mianowicie ani dekret, ani ustawa o uznaniu za żeglowne niektórych wód lub ich odcinków, leżących na Ziemiach Odzyskanych.

Do czasu zatem ogłoszenia stosownego aktu ustawodawczego za wody żeglowne na ziemiach odzyskanych musimy uważać te, które jako żeglowne były uznane przez ustawodawstwo uprzednio tam obowiązujące.

Sprawa wód spławnych na Ziemiach Odzyskanych — o ile chodzi o wyraźne wskazanie, które drogi wodne należy uważać za spławne — przedstawia się podobnie jak sprawa wód żeglownych, jakkolwiek moc obowiązująca odnośnych przepisów prawnych t. j. rozporządzenia o regulacji i utrzymaniu dróg spławnych została rozciągnięta na Ziemię Odzyskaną. Podkreśla się, że „Wykaz Wód Spławnych” stanowiący załącznik omawianego rozporządzenia nie został dotychczas uzupełniony przez umieszczenie w nim wód spławnych, leżących na terenach odzyskanych.

Szczegółowa analiza ustawodawstwa wodnego uprawnia jednakże do twierdzenia, że spław może odbywać się zarówno na ziemiach odzyskanych, jak na terenach centralnych wszędzie tam, gdzie jest to faktycznie możliwe, a więc nie tylko na wodach względnie na odcinkach wód, które zostały uznane za spławne powołanym rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej o regulacji i utrzymaniu dróg spławnych, i na takich wodach, które mogą być uznane za spławne na podstawie delegacji ustawowej, zawartej w ustępie drugim artykułu 1 tegoż rozporządzenia.

Twierdzenie to opieramy na interpretacji art. 27 i 31 ustawy wodnej, oraz na porównaniu dalszych artykułów ustawy wodnej, dotyczących wód żeglownych i spławnych.

O ile w odniesieniu do wód żeglownych ustawa wodna szczegółowo wskazuje, które to są wody (art. 261 ust. wod.), o tyle wodom spławnym nie poświęca więcej uwagi, poza stwierdzeniem dopuszczalności używania wód publicznych i prywatnych do celów spławu.

Wynika stąd jasno, iż wodą żeglowną jest woda ustawowo za taką uznana, zaś z drugiej strony, że okoliczności faktyczne decydują o tym, czy pewna woda jest spławną w rozumieniu ustawy wodnej.

Oczywiście dla spławu, jako jednego z rodzajów powszechnego użytkowania wód muszą istnieć warunki, od których zależy powszechne użytkowanie. Spław w tych warunkach nie może naruszać biegu i jakości wody oraz brzegów, uwłaczać cudzemu prawu, wyrządzać szkody, ani też utrudniać i uniemożliwiać innym osobom powszechne użytkowanie, przewidziane w art. 27 i 28 ustawy wodnej, a w końcu przy wykonywaniu spławu muszą być przestrze-

gane odnośnie przepływy specjalne, wskazane w art. 27 ustawy wodnej.

W świetle powyższych wywodów staje się rzeczą bezsporną, iż powołane wyżej rozporządzenie o regulacji i utrzymaniu wód spławnych, wymieniające w załączniku szereg wód spławnych, nie obejmuje wszystkich wód spławnych.

Rozporządzenie to, mając na celu odmienne niż to przewiduje ustawa wodna unormowanie sprawy ponoszenia kosztów regulacji i konserwacji wód spławnych, wymienia te tylko, które są uznane cytowanym rozporządzeniem za spławne w znaczeniu prawnym.

Z punktu widzenia omawianego rozporządzenia obojętną jest okoliczność, czy na prawnie uznanej drodze odbywa się spław czy też nie.

W tym stanie rzeczy należy przyjąć, że wobec rozciągnięcia mocy obowiązującej polskiej ustawy wodnej na ziemie odzyskane, korzystanie z wód dla spławu może odbywać się w zakresie, ustalonym tą ustawą.

Po tej dygresji koniecznej dla zapoznania czytelnika z pojęciem śródlądowych dróg wodnych żeglownych i spławnych, przechodzimy do omówienia wolności wykonywania żeglugi i spławu na tych drogach i warunków, w których żegluga i spław mogą być wykonywane.

Wolność żeglugi i spławu wynika stąd, że ustawodawstwo wodne nie wymaga uzyskania zezwolenia władz na wykonywanie żeglugi i spławu.

Żegluga i spław zgodnie z ustawą wodną wchodzi w zakres powszechnego użytkowania wód jak to wskazuje tytuł Rozdziału I Części Drugiej ustawy wodnej. Ponadto wynika to jasno z przepisu art. 27 i art. 31 tejszej ustawy, która w tym przedmiocie w odniesieniu do wód publicznych postanawia dosłownie, że:

„Wody publiczne i państwowe kanały żeglowne mogą być przez każdego używane do komunikacji publicznej, a w szczególności do żeglugi i do spławu drzewa w stanie wiązonym, przy czym mają być przestrzegane przepisy traktatów państwowych, regulaminów, wydanych dla żeglugi, spławu, policji rzecznej i kanałowej oraz specjalnych ustaw i rozporządzeń.”

W art. 31 ust. (1) ustawy wodnej odnośnie do żeglugi, spławu tratw i spustu drzewa luźnego na wodach prywatnych czytamy dosłownie:

„Żegluga, spław tratw i spust drzewa luźnego na prywatnych wodach płynących są dozwolone w dotychczasowym zakresie tam, gdzie przy wejściu w życie niniejszej ustawy były powszechnie wykonywane, lub specjalnie dopuszczalne.

Nadto w interesie publicznym lub ze względu na przeważające potrzeby gospodarcze mogą one być dopuszczane lub rozszerzone albo też ograniczone lub zakazane rozporządzeniem Ministra Robót Publicznych (obecnie Komunikacji).

Z zacytowanych powyższych przepisów widzimy, iż sprawa wolności żeglugi jest postawiona wyraźnie i dopuszczana nie tylko na wodach publicznych, ale także w pewnych warunkach na wodach prywatnych, przy czym w tym ostatnim przypadku ustawa zapewnia Ministrowi daleko idącą ingerencję w sprawie regulowania żeglugi i spławu na wodach prywatnych, w imię interesu publicznego lub przeważających potrzeb gospodarczych.

Ustawą specjalną w zakresie żeglugi i spławu, o której wspomina ustawa wodna w art. 27 jest rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 6. III. 1928 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych.

Rozporządzenie to również utrzymuje w całej rozciągłości wolność żeglugi i spławu, w szczególności w art. 1 ust. pierwszy postanawia, że:

„Żegluga i spław na śródlądowych drogach wodnych dozwolone są dla statków, łodzi i tratw **polskich** pod warunkami wynikającymi z obowiązującego prawa wodnego, z postanowień niniejszego rozporządzenia i rozporządzeń na jego podstawie wydanych, a co do wód granicznych również postanowień umów międzynarodowych. O ile te umowy zawierają przepisy odmienne od postanowień niniejszego rozporządzenia lub rozporządzeń na jego podstawie wydanych, należy stosować przepisy tych umów“.

Podkreśla się, że dla statków, łodzi i tratw obcych, zgodnie z przepisami rozporządzenia, żegluga i spław są również dozwolone, ale tylko na mocy umów międzynarodowych lub zezwoleń udzielanych przez Ministra Komunikacji.

Zasada wolności żeglugi i spławu uwydatnia się w porównaniu z innymi przepisami ustawy wodnej, według których na używanie wód jest niezbędne pozwolenie władzy.

Szczegółowe przypadki, w których użytkowanie wód uzależnione jest od zezwolenia władzy wodnej są wymienione w art. 45 ustawy wodnej, a ponadto zezwolenie jest wymagane na spust drzewa luźnego na wodach publicznych (art. 27 ust. (2) ust. wodnej) i na założenie łańcucha lub podwodnego urządzenia w wodzie publicznej dla ułatwienia żeglugi (art. 27 ust. (3) ust. wod.).

Według art. 45 ust. (8) i art. 27 ust. (4) jest wymagane zezwolenie władzy wodnej na urządzenie **stałych** przewozów.

Przepisy dotyczące przewozów stałych podkreślamy oddzielnie, ponieważ prócz stałych przewozów istnieją tzw. wolne przewozy międzybrzegowe (tj. nie na uwięzi), które jako *sui generis* — wykonywanie żeglugi, nie wymagają zezwoleń władzy wodnej.

Do tych ostatnio wymienionych przewozów wolnych, wykonywanych za pomocą statków i łodzi do przewozu osób i rzeczy między przeciwległymi brzegami bez pomocy liny lub łańcucha stosuje się — zgodnie z § 131 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 23. III. 1934 r. o uprawianiu żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. R. P. Nr 37 poz. 335) — przepisy tegoż rozporządzenia, dotyczące statków i łodzi.

Jest rzeczą oczywistą, iż jakkolwiek wykonywanie żeglugi i spławu nie wymaga zezwolenia władzy wodnej, to względy bezpieczeństwa publicznego, porządku ruchu na wodach, ochrony cudzych praw, względy sanitarne i inne wymagają ingerencji i wprowadzenia rygorów prawnych w ten zakres komunikacji.

O omawianych rygorach mówi ustawa wodna w art. 27 w odniesieniu do wód publicznych i państwowych kanałów żeglownych mianowicie, że żegluga

i spław na tych wodach mogą być wykonywane przy przestrzeganiu przepisów traktatów państwowych, regulaminów, wydanych dla żeglugi, spławu, policji rzecznej i kanałowej oraz specjalnych ustaw i rozporządzeń. W odniesieniu zaś do żeglugi i spławu na wodach prywatnych ustawa wodna zastrzega ingerencje Ministra Komunikacji w art. 31, o czym już była mowa powyżej.

Wreszcie o rygorach tych jest mowa w cytowanym wyżej rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych, które w art. 1 ust. pierwszy dopuszcza żeglugę i spław pod warunkami, wynikającymi z obowiązującego prawa wodnego, z postanowień cytowanego rozporządzenia, a odnośnie wód granicznych również z postanowień umów międzynarodowych.

Omawiane rozporządzenie, w kilkunastu artykułach wyjaśnia i określa także istotne dla żeglugi i spławu sprawy jak:

a) że za statki i łodzie **polskie** należy uważać obojętne te stanowiące własność Państwa Polskiego lub zarejestrowane w Państwie Polskim;

b) że za tratwy **polskie** uważa się te tratwy, których spław rozpoczyna się na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej;

c) że do żeglugi będą dopuszczone statki i łodzie zaopatrzone w patent statkowy;

d) że od posiadania patentu statkowego są zwolnione statki i łodzie, stanowiące własność Państwa Polskiego, a ponadto wybudowane na jeden okres nawigacyjny lub na czas krótszy, następnie statki, łodzie sportowe i rybackie, a wreszcie inne statki i łodzie o powierzchni najwyżej 20 m², otrzymanej przez pomnożenie największej długości przez największą szerokość;

e) że do kierowania statkiem lub łodzią są uprawnione osoby, posiadające patent żeglarski, upoważniający do kierowania statkiem lub łodzią danego rodzaju;

f) że do kierowania tratwą są uprawnione osoby posiadające patent retniański;

g) że statki i łodzie z wyjątkiem stanowiących własność Państwa Polskiego, podlegają rejestracji itp.

Ponadto cytowane rozporządzenie w art. 19 postanawia, że Minister Komunikacji ma prawo wydać odnośnie do wszystkich względnie do poszczególnych dróg wodnych przepisy, normujące ruch i postój statków, łodzi i tratw, zachowanie porządku i należytej ostrożności przez załogę i przez pasażerów, sygnalizację i ochronę sygnałów i znaków orientacyjnych, ładunek i lądowanie, przewóz towarów i pasażerów, skład załogi, wyposażenie statków, łodzi i tratw, warunki sanitarne statków i łodzi, korzystanie z budowli i urządzeń pomocniczych dla żeglugi i spławu, warunki techniczne budowy statków i łodzi, wiązanie, rozbieranie i przechowywanie tratw.

W trosce o zachowanie warunków bezpieczeństwa żeglugi i spławu i w oparciu się na przepisie art. 19 omawianego rozporządzenia o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych zostało wydane rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 23. III. 1934 r. o uprawianiu żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych.

Szczupłe ramy niniejszego artykułu nie dają nam możliwości szczegółowego omówienia tego b. obszernego rozporządzenia Ministra Komunikacji, wobec czego bliżej zainteresowanych odsyłamy do oryginalnego tekstu, ogłoszonego w Dz. U. R. P. z dnia 7 maja 1934 r. Nr 37, poz. 335. Wskazujemy tylko, że rozporządzenie to prócz postanowień wstępnych, w których określa takie sprawy jak: pojęcie szlaku żeglownego statków i łodzi z własnym napędem mechanicznym, tafli, i pasa związanych belek drzewa oraz tratw, i pory nocnej w żegludze, zawiera dalsze podtytuły, którym podporządkowane paragrafy traktują o następujących sprawach:

- a) warunkach technicznych statków i łodzi
- b) wyposażeniu i warunkach sanitarnych statków i łodzi,
- c) wiązaniu tratw,
- d) wyposażeniu tratw,
- e) oznaczaniu statków, łodzi i tratw,
- f) załodze statków, łodzi i tratw,
- g) znakach orientacyjnych i sygnalizacyjnych,
- h) ładunku i ładowaniu statków, łodzi i tratw,
- i) ruchu i postoju statków, łodzi i tratw, tudzież korzystaniu z brzegów i urządzeń pomocniczych dla żeglugi i spławu,
- j) uprawianiu żeglugi pasażerskiej,
- k) o przewozach między przeciwległymi brzegami.

Ponadto do rozporządzenia są załączone załączniki, zawierające rysunki znaków orientacyjnych z dołączoną do nich legendą oraz opis sygnałów dźwiękowych, rysunki i opisy sygnałów wzrokowych, dziennych i nocnych, przewidzianych dla żeglugi i spławu.

W celu zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa w żegludze i spławie przez odpowiedni dobór personelu do kierowania statkami, łodziami i tratwami zostały wydane rozporządzenia Ministra Komunikacji dotyczące:

- a) patentów żeglarskich z dnia 30. X. 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr 3, poz. 9 z 1934 r.),
- b) patentów retmańskich z dnia 12. XII. 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr 12, poz. 99 z 1934 r.).

Zwraca się szczególną uwagę, iż osobom ubiegającym się o patent żeglarski stawia się w zasadzie następujące wymagania (od których dopuszczalne są pewne odstępstwa), którymi kandydat musi się wykazać, a to:

- 1) dowodem ukończenia 21 roku życia;
- 2) świadectwem lekarskim, wydanym przez lekarza urzędowego lub lekarza Ubezpieczalni Społecznej, stwierdzającym odpowiedni stan zdrowia, w szczególności zdolność rozróżniania barw oraz dobry słuch;
- 3) świadectwem ukończenia co najmniej szkoły powszechnej lub zawodowej;
- 4) dowodem odbycia przez kandydata co najmniej 36 miesięcznej pracy w zawodzie żeglarskim i z tego okresu czasu co najmniej 24 miesięcznej pracy na takich statkach lub łodziach, do kierowania którymi ma uprawniać patent żeglarski, o który kandydat ubiega się;

- 5) zaświadczenie o nienotowaniu w rejestrze skazanych Ministerstwa Sprawiedliwości.

Kandydat ma się poddać egzaminowi w celu stwierdzenia kwalifikacyj zawodowych.

Od kandydata, ubiegającego się o patent retmański wymaga się:

- 1) ukończenia 21 lat życia;
- 2) posiadanie znajomości języka polskiego w słowie;
- 3) posiadanie sprawności fizycznej, w szczególności zdolności rozróżniania barw i dobry słuch;
- 4) posiadania znajomości przepisów o uprawianiu żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych, w szczególności przepisów, odnoszących się do spławu tratw.

W końcu ważnym czynnikiem dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi jest wymóg posiadania przez statki i łodzie patentu statkowego, a to zgodnie z rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 30. III. 1934 r. w sprawie patentów statkowych (Dz. U. R. P. Nr 38, poz. 343).

Zaznacza się, że za statki i łodzie w rozumieniu omawianego rozporządzenia uważa się te statki i łodzie, które są przeznaczone do uprawiania żeglugi, tj. do przewożenia osób lub towarów, albo do holowania innych statków i łodzi.

Rozporządzenie przewiduje trzy rodzaje oględzin — techniczno-sanitarnych statków i łodzi w celu sprawdzenia ich zdolności do żeglugi, a mianowicie:

- 1) oględziny przed wydaniem patentu statkowego (tzw. oględziny pierwotne);
- 2) oględziny przeprowadzane w odpowiednich odstępach czasu (tzw. okresowe) i
- 3) oględziny nadzwyczajne.

Oględziny pierwotne mają na celu zbadanie czy statek lub łódź pod względem budowy, urządzeń i wyposażenia odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa ruchu i porządku oraz czy nadaje się do uprawiania żeglugi na wszystkich, albo tylko na określonych drogach wodnych.

Oględziny okresowe mają na celu sprawdzenie, czy statek lub łódź z biegiem czasu nie utraciły zdolności do żeglugi.

Oględziny nadzwyczajne są przeprowadzane:

- 1) jeżeli uruchomienie statku lub łodzi zostało uzależnione od wykonania napraw, przeróbek i uzupełnień, wskazanych przez komisję przy oględzinach pierwotnych lub okresowych;
- 2) jeżeli dalsze kursowanie statku lub łodzi zagraża bezpieczeństwu publicznemu;
- 3) na prośbę właściciela, albo posiadacza statku lub łodzi, albo osoby przez niego upoważnionej.

Naprowadzone wyżej i omówione przez nas przepisy ustawodawstwa wodnego w zakresie wykonywania żeglugi i spławu, nie uchybiając naczelnej zasadzie wolności żeglugi i spławu, na tyle regulują sposób wykonywania tego rodzaju komunikacji, że w zupełności zapewniają bezpieczeństwo publiczne, porządek ruchu i obronę praw osób trzecich.

Bohdan Cywiński

Zagadnienia gospodarki kolejowej (ciąg dalszy)

7. Uzupełnianie personelu

W przedwojennych warunkach nasza sieć kolejowa stopniowo — chociaż zbyt powoli — rozwijała się. Zarówno długość eksploatacyjna, jak przewozy — pomijając okresy kryzysowe — wzrastały, a w związku z tym stan liczbowy pracowników musiał również wzrastać. Wzrastały może szybciej, gdyby nie to, że niska początkowa wydajność pracowników na wszystkich prawie polach również się polepszała. Jednocześnie ze wzrostem personelu w związku z ogólnym rozwojem aparatu kolejowego, powstaje zawsze potrzeba dopływu nowych sił na pokrycie naturalnego ubytku pracowników.

Stały odpływ pracowników ma następujące główne przyczyny:

a) przechodzenie wyśłużonych pracowników w stan spoczynku po osiągnięciu emerytury;

b) wypadki śmierci w służbie czynnej;

c) spensjonowanie lub zwolnienie pracowników, którzy przed osiągnięciem dojrzałości emerytalnej stracili zdolność do pracy;

d) spensjonowanie lub wydalenie w drodze karnej;

e) dobrowolna rezygnacja ze służby na kolejach, mająca na celu przejście do służby w innych instytucjach państwowych, samorządowych lub przedsiębiorstwach prywatnych, albo też poświęcenie się wolnym zawodom itp.

Ze wszystkich wyliczonych poprzednio powodów tylko pierwszy pozwalał z góry przewidzieć dosyć dokładnie, jaki ubytek pracowników nastąpi w pewnym przyszłym okresie np. w nadchodzącym roku gospodarczym.

Wszystkie pozostałe powody są od zarządu kolejowego niezależne lub prawie niezależne. Niektóre z nich mogą być w swych skutkach w najlepszym razie w przybliżeniu oszacowane na podstawie statystyki lat ubiegłych, a ostatni — czyli dobrowolna rezygnacja nie daje nawet tej możliwości, ponieważ działa raz silniej, to znów słabiej, zależnie od ogólnej koniunktury w kraju.

Krytyczna analiza odpływu pracowników ze służby P.K.P. nie była — o ile mi wiadomo — dokonywana, a w każdym razie z jej wyników nie wyciągano odpowiednich wniosków, czego dowodem były poważne luki w niektórych kategoriach personelu, najwyraźniej zaskakujące nasze kierownictwo personalne.

Trudno mi było nawet w przybliżeniu oszacować, jaki odsetek pracowników opuszczał w ostatnich latach przed wojną służbę P.K.P., a tym bardziej trudno przewidzieć, jak się będzie przedstawiała sytuacja przyszła. Sądzę jednak, że będzie ona wyglądała bardzo niekorzystnie, zwłaszcza wśród personelu kierowniczego, w którym przez kilka lat nie było żadnego dopływu, zaś w bliższej przyszłości źródła dopływu będą również niedostateczne.

W najbliższym przybliżeniu przeciętna liczba odchodzących ze służby i stosunek jej do ogólnej liczby pracowników mogą być określone, jeżeli się obliczy

na podstawie statystyki personalnej przeciętny wiek odchodzącego ze służby pracownika W, oraz taki sam wiek rozpoczynającego służbę — w. Wówczas przeciętny czas służby wynosić będzie (W—w) lat i rocznie będzie opuszczała służbę W—w część personelu.

Jeżeli założymy, że koleje zatrudniały 140 tysięcy pracowników, że przeciętny wiek rozpoczynającego służbę wynosił lat 25, zaś opuszczającego ją 50 lat, wówczas roczny odpływ pracowników wynosił 4%, czyli 5600 osób.

Rzecz prosta, że zależnie od rodzaju pracy, wymaganego cenzusu, płci oraz innych czynników odsetek opuszczających służbę był bardzo urozmaicony, a zagadnienie potrzebnego rocznego dopływu było poważną sprawą, którą przedwojenne kierownictwo gospodarki personalnej traktowało niestety bardzo powierzchownie, jeżeli nie powiedzieć lekkomyślnie.

Każda gałąź fachowa, każdy przebieg służbowy, każda samodzielna grupa personelu, powinny być poddawane szczegółowej analizie. Tylko takie badanie, prowadzone systematycznie, mogłoby stworzyć podstawy planowania potrzebnego dopływu kandydatów do służby kolejowej, a także, właściwej rozbudowy odpowiedniej gałęzi szkolnictwa zawodowego.

Próbowałem w swoim czasie na podstawie posiadanego materiału obliczyć roczne zapotrzebowanie inżynierów w służbach ruchu, mechanicznej i drogowej oraz otrzymałem bez większej trudności zupełnie prawdopodobne wyniki. Analogiczne badania powinny być rozpowszechnione na wszystkie przebiegi służbowe.

Przy określaniu potrzebnej liczby kandydatów powstaje bardzo istotne zagadnienie, jaki procent aspirantów do służby musi odpaść w okresie służby próbnej przed ostateczną stabilizacją. W tym okresie, z jednej strony, mogą się ujawniać ujemne cechy aspirantów, wykluczające ich przyjęcie do stałej służby; z drugiej strony, oni sami mogą w tym czasie odchodzić, nie nabierając przy bliższym poznaniu — upodobania do służby kolejowej lub też je tracąc.

Drugim istotnym czynnikiem, wpływającym na pierwotne zapotrzebowanie kandydatów, jest konieczność dodatkowej selekcji przy przejściu przez dalsze różne stopnie przebiegu służbowego. Jest rzeczą naturalną, że część pracowników utyka na niższych stanowiskach ponieważ nie nadaje się do zajęcia wyższych stopni tegoż przebiegu.

Tak np. nie każdy inżynier zatrudniony na stopniu służby wykonawczej lub pomocniczej ujawnia w sobie dobry materiał na kierownika — naczelnika oddziału lub kierownika działu — tym bardziej na wyższego kierownika: zastępcę naczelnika służby, naczelnika służby, naczelnika wydziału w Ministerstwie, dyrektora kolei itp.

Ponieważ zaś w celu uzyskania dobrego kandydata na stanowisko kierownicze, wyższe kierownicze

lub wreszcie najwyższe trzeba w zasadzie dokonać wyboru wśród większej liczby osób, ponieważ trzeba je poddać dłuższemu stażowaniu — może czasem powstać potrzeba przyjmowania większej liczby sił inżynierskich, niż to by wynikało z samego względu na wykonanie czynności, wymagających ukończenia wyższych studiów.

Zakładając pewien procent osób, odpadających na granicy pomiędzy stopniami: pomocniczym i kierowniczym, kierowniczym i wyższym-kierowniczym, wreszcie wyższym kierowniczym i najwyższym, a także przyjmując pod uwagę normalny staż na każdym stopniu przebiegu służbowego, nie trudno przyjść do wniosków, które — np. w stosunku do inżynierów — odpowiadają na pytania:

a) ilu inżynierów danej specjalności należy przyjąć rocznie, aby zapewnić obsadę wszystkich przeznaczonych dla nich wyższych stopni;

b) ilu inżynierów zatrzyma się po drodze na stanowiskach niższych z powodu braku wyższych stanowisk;

c) ilu ich zatrzyma się z powodu braku kwalifikacji na wyższe stopnie kierownicze i pozostanie na zaw sze kontrolerami, naczelnikami oddziałów, kierownikami działów lub naczelnikami służby;

d) czy liczba inżynierów, wskazanych w punktach b i c wraz z inżynierami odbywającymi normalny staż, wystarczy do wykonywania przewidzianych dla nich funkcji pomocniczych i wykonawczych (referendarskich), lub też czy ta ilość z drugiej strony, będzie do tego potrzebna.

Moja analiza wykazała, na przykład, że w służbie drogowej (w jej przedwojennym układzie na P.K.P.) liczba stanowisk samodzielnych i kierowniczych dla inżynierów była stosunkowo tak mała, a pomocniczych i wykonawczych tak duża, że tylko nieznaczna część inżynierów mogła liczyć na zajęcie samodzielnego stanowiska, że osiągała te stanowisko w wieku zbyt późnym i że najlepsze lata marnowała na niepociągających stanowiskach pomocniczych.

Stwierdziłem, że prawidłowe wyjście z podobnej sytuacji wymagało:

a) reorganizacji — pożądaną również z innych względów — zmniejszającej ilość inżynierskich stanowisk pomocniczych, zaś powiększającej liczbę samodzielnych;

b) zastąpienia pomocniczej pracy inżynierów — pracą techników z wykształceniem licealnym;

c) ściślejszej selekcji przyjmowanych kandydatów, aby wśród stabilizowanych inżynierów większy odsetek nadawał się w przyszłości na stanowiska kierownicze i wyższe — kierownicze, a nie zapełniał szeregów służby wiecznymi referendarzami, kontrolerami lub dożywotnimi naczelnikami oddziałów.

W służbie mechanicznej położenie było zupełnie odmienne. Tam liczba kierowniczych stanowisk inżynierskich była stosunkowo duża, zaś pomocniczych i referendarskich stosunkowo mała.

W tych warunkach liczba potrzebnych kandydatów określała się nie potrzebą wykonywania prac referendarskich, lecz koniecznością wysegregowania spośród nich i wystawiania przyszłych kierowników. Sytuacja zatem mogła być tu zdrowsza, ale tym bardziej wymagała selekcji kandydatów.

Rzeczywistość jednak przedstawiała się gorzej. Upośledzenie materialne personelu inżynierskiego na

kolejach, oraz brak na rynku pracy inżynierów-mechaników, którzy byli z ławy szkolnej zabierani przez przemysł, sprawiały, że koleje gotowe były brać każdego inżyniera-mechanika, który by zechciał iść w ich służbę. Ale nie tylko brakowało nowych kandydatów, lecz i dawni pracownicy kolejowi gromadnie opuszczali służbę. Trakcja i warsztaty jednakowo ponosiły konsekwencje nierozsądnej gospodarki personalnej czynników miarodajnych. To samo zresztą było w służbie ruchu i w zasobach.

To, co przybierało formy najbardziej rażące w stosunku do personelu inżynierskiego, miało miejsce również w innych gałęziach fachowych, lecz brakowało tam wszelkich badań analitycznych i roczne zapotrzebowanie kolei nie było znane nikomu, a już w szczególności urzędowym personalistom.

Kwestia zapotrzebowania kandydatów nie jest tak ostra, kiedy chodzi o ludzi, których nie brakuje na rynku pracy, jak np. pracowników o niższym i średnim wykształceniu ogólnym, do pewnego stopnia nawet prawników lub lekarzy. Ściągnięcie ich na koleje we właściwej liczbie i jakości byłoby tylko kwestią odpowiedniej wysokości wynagrodzenia.

Natomiast brak — nie tylko na kolejach, ale także na rynku pracy — inżynierów, ekonomistów, handlowców, techników ze średnim i niższym wykształceniem oraz niektórych kategorii rzemieślników był prawdziwą i poważną bolączką, wymagającą głębiej przemyślanym, radykalniejszym, a jednocześnie trudniejszym postanowień, które przed wojną nie tylko nie były powzięte, ale nawet gruntowniejszy przygotowane.

Dlatego też trudno mówić w tej dziedzinie coś stanowczego. Można raczej robić przypuszczenie, formułować ogólniejsze wnioski. Moim zdaniem można je sprowadzić do następujących punktów.

1. Koleje, przygotowując sobie pracowników, czynią w tym celu poważny nakład pracy i środków. W interesie kolei leży pełna i korzystna amortyzacja tego nakładu, rozłożona na możliwie długi czas służby. W tym celu — obok przesunięcia na późniejsze lata wieku emerytalnego — należy starać się otrzymać pracownika w wieku jak najmłodszym. Oprócz przedłużenia w ten sposób okresu amortyzacji, przyjęcie młodego kandydata pozwala wystawiać i przygotować go wcześniej — a więc w pełni sił fizycznych i umysłowych, w pełni zdolności, sprawności, energii i inicjatywy — do zajęcia najbardziej odpowiedzialnych stanowisk objętych jego przebiegiem służbowym.

W tym celu należało się starać, aby do służby kolejowej zgłaszali się kandydaci młodzi, a więc: a) z wykształceniem akademickim — w wieku lat 24—28; b) licealiści — w wieku lat 18—22; c) kandydaci z wykształceniem gimnazjalnym i niższym — w wieku lat 15—22; w każdym zaś razie raczej młodszy niż starsi.

Warunkiem tego byłoby planowe odbywanie studiów szkolnych, kończące się: w szkole powszechnej z rokiem 14-tym, w gimnazjum — z rokiem 16-tym, w liceum z rokiem 18-tym, w wyższej uczelni z rokiem 22—23-im.

Dalszym warunkiem byłoby przyjmowanie do służby próbnej młodzieży nie dążącej do studiów wyższych jeszcze przed odbyciem służby w wojsku.

Wreszcie — traktowanie absolwentów gimnazjów i szkół powszechnych w wieku 15—18 lat, jako uczniów lub praktykantów, o czym będzie mowa niżej.

2. Aby młodzież akademicka mogła planowo kończyć studia, trzeba było — po za stworzeniem odpowiedniej spokojnej atmosfery w wyższych uczelniach: a) dopuszczać do wyższych studiów młodzież, która chce się uczyć i jest do tego przygotowana; wymagania przy egzaminach maturalnych powinny być w tym celu obostrzone, albo też wprowadzone poważne egzaminy wstępne w wyższych uczelniach; b) program — a mówię tu o wyższych uczelniach technicznych — sprawdzić i dostosować do potrzeb życia, ponieważ zachodzą poważne wątpliwości, czy zawsze jest on prawidłowo zakreślony i czy może być w ciągu przewidzianego planem czasu opanowany; c) udzielać zdolnym i chętnym do pracy akademikom podczas studiów materialnej pomocy, która by pozwalała im studiować, nie uciekając się do pracy zarobkowej.

3. Należało związać ściślej wyższą uczelnię z zarządem kolejowym: a) tworząc w Warszawie, a w razie potrzeby i w innych uczelniach działy kolejowe — w ramach wydziałów inżynierii lądowej, mechanicznego i elektrotechnicznego — oraz dział komunikacyjny w Wyższej Szkole Handlowej; b) przyciągając zarząd kolejowy do opracowania programów tych działów, do udziału w komisjach egzaminacyjnych i do przyjmowania obrony projektów — w ramach zgodnych ze swobodą nauczania i autonomii wyższych szkół; c) przyjmując część kandydatów na te działy — zaczynając od trzeciego roku studiów — w porozumieniu z zarządem kolejowym; d) udzielając kandydatom, przyjętym za zgodą zarządu kolejowego, stypendiów z funduszy kolejowych: zwracanych następnie, po ukończeniu studiów; e) subsydiując te szkoły kosztem zarządu kolejowego.

Akademicy, uczęszczający na wspomniane działy bez uzgodnienia z zarządem kolejowym, nie korzystaliby ze stypendiów kolejowych, chyba gdyby zarząd kolejowy udzielił im z własnej inicjatywy.

Stypendia byłyby udzielane w czasie, przewidzianym przez normalny plan studiów, a mogłyby być z przyczyn uzasadnionych przedłużane na jeden dalszy rok. Po przekroczeniu tego okresu stypendium byłoby utrzymywane, a w razie nieukończenia studiów w ciągu jeszcze jednego roku zobowiązania kolei wygasalyby, zaś stypendysta byłby obowiązany zwrócić pobrane stypendium.

Wysokość stypendium powinna zabezpieczać normalne utrzymanie stypendysty.

Zarząd kolejowy zapewniałby absolwentom przyjęcie na próbną służbę na kolejach, w przeciwnym razie, albo też jeżeli stosunek służbowy zostałby rozwiązany przez koleje — zobowiązanie stypendysty zostałoby umorzone.

Stypendystę nie obowiązywałaby praca na kolejach pod warunkiem spłacenia stypendium wraz z odsetkami w terminie dwóch do trzech lat. Stypendyści, pracujący na kolejach, otrzymaliby ulgowe warunki spłacania stypendium, które mogłyby być również częściowo lub w całości umarzone przez zarząd kolejowy.

Program działów kolejowych powinien odpowiadać potrzebom kolejnictwa: a) na wydziale inżynierii lądowej — w zakresie służby drogowej i przewo-

wej; b) na wydziale mechanicznym i elektrotechnicznym — w zakresie służby mechanicznej (warsztatowej i pociągowej), zasobów i przewozowej; c) w wyższej szkole handlowej — w zakresie służby przewozowej, zasobów i administracyjnej.

Na wszystkich działach obowiązywałby kurs encyklopedii kolejnictwa.

4. Należało utworzyć w ilości odpowiadającej potrzebom kolei i rozmieścić w siedzibach dyrekcji okręgowych i wyższych uczelni odpowiedniego typu licea kolejowe z przedłużonym w razie potrzeby do trzech lat planem nauczania.

Licea powinny obejmować (wszystkie razem lub tylko niektóre) wydziały: drogowo-budowlany (studia kolejowe i budowa kolei, nawierzchnia, budynki, mosty, łączność, urządzenia zabezpieczające, ruch kolejowy, administracja i rachunkowość kolejowa, encyklopedia kolejnictwa); mechaniczny (budowa i utrzymanie taboru parowego i motorowego, wodociągi, eksploatacja taboru, urządzenia transportowe, ruch kolejowy, organizacja zaopatrywania w materiały, administracja i rachunkowość kolejowa, encyklopedia kolejnictwa); elektrotechniczny (oprócz normalnego programu tej gałęzi naukowej — elektryfikacja kolei, urządzenia transportowe, zabezpieczenie ruchu, łączność, ruch kolejowy, administracja i rachunkowość kolejowa, encyklopedia kolejnictwa); handlowo-przewozowy (encyklopedia kolejnictwa w większym zakresie, organizacja przewozów, prawoznawstwo, taryfoznawstwo); administracyjny (encyklopedia kolejnictwa w większym zakresie, prawoznawstwo, ustawodawstwo pracy, administracja państwowa i kolejowa, skarbowość, rachunkowość przemysłowa i kolejowa, buchalteria).

Nie wyliczam w programach wydziałów przedmiotów ogólnokształcących lub też ogólnotechnicznych, które muszą być przewidziane w zakresie potrzebnym do celów wykształcenia inteligentnego pracownika kolejowego.

Należy przewidywać na wszystkich prawie wydziałach dalszą specjalizację, dokonywaną przez podział uczniów zaczynając od drugiego lub trzeciego roku studiów.

Budżet liceów kolejowych opierałby się na dotacji zarządu kolejowego, administracja szkół i nauczanie w nich stanowiłyby zadania zarządu kolejowego i pozostawałyby pod nadzorem Ministerstwa Oświecenia.

Zarząd nad szkołami powinien sprawować wydział szkolny przy Generalnej Dyrekcji i Rada Szkolna, składająca się z delegatów wszystkich sekcji pod przewodnictwem zastępcy Generalnego Dyrektora.

Część uczniów, objęta przewidywanym zapotrzebowaniem zarządu kolejowego, otrzymywałaby podczas całego okresu studiów zwrotne stypendia na zasadach analogicznych do sformułowanych poprzednio stypendiów dla wyższych uczelni.

Należałoby utworzyć w miarę potrzeby i umieścić w siedzibach dyrekcji okręgowych lub ewentualnie naprawni głównych kolejowe gimnazja techniczne z 2—3 letnim okresem nauczania w celu kształcenia niższego personelu technicznego i handlowego, a więc dla potrzeb służby drogowej — torowych i techników; służby warsztatowej, pociągo-

wej i zasobów — werkmistrzów, techników, maszynistów, motorniczych, rewidentów wagonów; służby przewozowej — dyżurnych ruchu i personelu ekspedycji.

Szkoły te miałyby program dostosowany do potrzeb służby i funkcjonowałyby na zasadach analogicznych do szkół licealnych. Stypendia mogłyby tu być przyznawane tylko w ograniczonym zakresie.

6. Oprócz utrzymywania kolejowych działów w wyższych uczelniach i własnych liceów i gimnazjów, Zarząd kolejowy powinien byłby w miarę potrzeby przyznawać analogiczne stypendia zwrotne w wyższych zakładach i liceach typu ogólnego.

7. Przy naprawniach kolejowych należałoby utworzyć sieć szkół i doksztalających kursów rzemieślniczych pod zarządem wydziału szkolnego Generalnej Dyrekcji.

8. Dalszym czynnikiem, który może zapewnić kolejom dobry i silny dopływ pracowników, jest wykorzystanie czasu pozostającego u dzieci średnich i niższych pracowników kolejowych pomiędzy ukończeniem gimnazjum lub szkoły powszechnej, a stawieniem się do służby wojskowej.

W tym czasie młodzież, której warunki materialne nie pozwalają na odbywanie dalszych studiów szkolnych, może być przyciągnięta do praktykowania w kolejowych zakładach pracy: na stacjach i w ekspedycjach, w parowozowniach, magazynach i drużynach torowych.

Praktykowanie chłopców w tym czasie, kiedy zwykle nie mają oni regularnej pracy zarobkowej, odbywałoby się na zasadach następujących:

1) Przyjmowanie i kształcenie praktykantów byłoby zezwalane przez dyrekcje okręgowe tylko pracownikom, posiadającym odpowiednie kwalifikacje i uzdolnienie pedagogiczne, a mianowicie niektórym zawiadowcom stacyj, parowozowni i odcinków drogowych, oraz pod ich kierownictwem podległym im pracownikom.

2) Czas trwania praktyki powinien trwać od trzech do czterech lat i obejmować praktyczne przygotowanie ucznia do pracy w charakterze: robotnika stacyjnego, zwrotniczego, telegrafisty, telefonisty, kancelisty, ustawiacza, nastawniczego, kasjera różnych kas, robotnika i rzemieślnika parowozowni, palacza, rewidenta wagonów, robotnika lub strażnika drogowego, przodownika itp.

3) Kandydaci byłiby w zasadzie przyjmowania spośród dzieci, wnuków i rodzeństwa pracowników kolejowych zamieszkujących na tej samej lub pobliskich stacjach, tak aby praktykanci mogli zamieszkiwać w domu rodzinnym.

Uczniowie powinni otrzymywać wynagrodzenie w postaci premii zależnej od ich postępów i wykonanej dla kolei pracy. W pierwszym roku praktyki uczniowie nie pobieraliby żadnego wynagrodzenia, tylko w zależności od ich zachowania się i postępów — premie w granicach circa 15 groszy (przedwojennej wartości) za godzinę praktyki.

W końcu każdego roku praktyki odbywałoby się sprawdzenie ich postępów i w razie stwierdzenia pomyślnych wyników nauczania praktykant pobierałby w drugim roku stawkę 20—25 groszy przedw. wart., w trzecim zaś 30—35 groszy za godzinę. W razie niepomyślnych wyników egzaminu uczeń mógłby być usunięty.

Uczeń nie wykonywałby samodzielnie żadnych czynności, od których zależy bezpieczeństwo ruchu i życia ludzkiego i pracowałby stale pod kierownictwem i na odpowiedzialności nauczającego pracownika.

Ten ostatni otrzymywałby za każdego nauczanego stałą premię w wysokości 10 groszy za godzinę, zaś po pomyślnym ukończeniu kształcenia jednorazową nagrodę, której wysokość zależałaby od wyników wykazanych przez ucznia.

Jeden pracownik nie powinienby kształcić jednocześnie więcej niż trzech uczniów.

Praca uczniów nie byłaby w zasadzie przyjmowana pod uwagę przy normowaniu personelu placówki, ale mogłaby służyć pomocą przy pokonywaniu obciążeń szczytowych miejsca pracy.

W celu podniesienia ogólnego rozwoju uczniów należałoby organizować dla nich w większych środowiskach kursy doksztalające.

4) Po ukończeniu 18 lat i otrzymaniu dostatecznego przygotowania uczeń mógłby być poddany egzaminowi formalnemu, a następnie zatrudniony w miarę potrzeby w charakterze pracownika sezonowego z wynagrodzeniem odpowiednim do wykonywanej czynności, lub też powoływany do zastępstw.

5) Po ukończeniu służby wojskowej uczeń miałby pierwszeństwo do otrzymania pracy na kolejach przed obcymi kandydatami tej samej kategorii.

Praca uczniów, oprócz zapewnienia kolejom dopływu młodych kandydatów na niższe stanowiska, mogłaby dać szereg dodatnich wyników.

Pracownicy kolejowi, rodzice uczniów, otrzymaliby w ten sposób pomoc materialną, która może mieć dla nich istotne znaczenie, zwłaszcza w miejscowościach, gdzie o pracę zarobkową trudno.

Wolny czas młodzieńca, który w oczekiwaniu przysłej służby w wojsku — pozostaje często bez pracy, łatwo się rozleniwa i ulega demoralizacji, zostałaby wypełniony produkcyjną pracą. Oddany pod opiekę najbliższych pracowników danej gałęzi fachowej osiągałby on łatwo praktyczną znajomość służby.

Wojsko otrzymywałoby w rekrucie młodego kolejarza, przygotowanego do różnych czynności technicznych a szczególnie użytecznego w oddziałach saperko-kolejowych.

W zasięgu zarządu kolejowego powstawałby rezerwuar sił zastępczych, które mogłyby być wykorzystywane w razie nieprzewidzianych trudności, wzrostu pracy, choroby czynnego pracownika, mobilizacji itp.

Zostałaby wykorzystana wrodzona lub nabyta w dzieciństwie więź kolejarzów z służbą kolejową. Wiąż ta sprawia, że z tego środowiska wychodzą często wybitni fachowcy kolejni.

Przyciągnięci wcześniej do pracy na kolejach zostaliby oni poddani obserwacji władz kolejowych, które mogłyby i powinny byłyby wydobywać z ich środowiska ludzi zdolnych, utalentowanych oraz ułatwiać im w tym wieku możliwe jeszcze dalsze kształcenie się teoretyczne w szkołach.

9. Dalszym źródłem kandydatów do służby kolejowej są zawodowi wojskowi, opuszczający szeregi w stosunkowo młodym wieku.

Do tego, co już poprzednio w tej sprawie powiedziałem, muszę jeszcze raz zaznaczyć, że wcześniej zemerytowani zawodowi oficerowie i podoficerowie

mogą i powinni być z pożytkiem zatrudniani w kolejnictwie na stanowiskach, odpowiadających ich przygotowaniu.

Dzięki dużemu doświadczeniu administracyjnemu, wyrobieniu życiowemu, a często i nabytej wiedzy technicznej, mogą oni łatwiej opanowywać niektóre dziedziny niż początkujący, surowi kandydaci, a więc i przechodzić prędzej niezbędne sianowiska stażowe. Muszą oni jednak w tym celu sami robić duży wysiłek.

Wysiłku tego trudno się spodziewać, jeżeli — jak to często było u nas — przychodzili oni z przeświadczeniem o swej wyższości nad zawodowymi kolejarzami, z lekceważeniem potrzebnej znajomości teoretycznej i praktycznej oraz doświadczenia służbowego.

A już zupełnym absurdem było przypuszczenie, że w krótkim okresie tak zwanego „szkolenia“, czyli w ciągu pół roku można było nie tylko zdobyć potrzebne wiadomości, nie tylko zżyć się z nowym zupełnie środowiskiem, ale i nabrać doświadczenia, bez którego nie można być pełnowartościowym pracownikiem.

Byli wojskowi powinni byli być traktowani bez ostentacyjnego wyróżnienia, ale i też bez uprzedzenia przez przełożonych i kolegów.

Należy zauważyć, że z punktu widzenia Zarządu Kolejowego, przejrzystość rachunkowa przemawia za tym, aby wszystkie dodatkowe koszty, połączone z zatrudnieniem a następnie ostatecznym emerytowaniem exwojskowych nie obciążały kosztów eksploatacji kolei, lecz były po sprawiedliwym podziale — zarachowywane na ciężar kredytów wojskowych.

Inż. Wincenty Grobicki

Racjonalna eksploatacja drugorzędnych linii kolejowych

Jeszcze w okresie na kilka lat przed wybuchem ostatniej wojny światowej (z uwagi na coraz większy wpływ konkurencji samochodowej i kryzys gospodarczy, odczuwany w wielu państwach), władze kolejowe w wielu krajach przystąpiły do stopniowego wprowadzania racjonalnych ulepszeń w zakresie eksploatacji kolei, szczególnie na liniach drugorzędnych i miejscowego znaczenia. Już w maju 1937 r. sprawa ta była szeroko omawiana na 13-tej sesji Międzynarodowego Kongresu Kolejowego w Paryżu i ustalono pewne wytyczne postępowania, których realizowaniu przeszkodziła w większości krajów wojna 1939—1945 r., ale które w zasadzie nie straciły dziś na aktualności nawet w przystosowaniu do nowych warunków gospodarczo-politycznych.

Wskazane byłoby zatem zagadnieniu temu natury ogólnej poświęcić chwilę uwagi w dostosowaniu do

Liczba przekazywanych kolejom exwojskowych powinna była odpowiadać możliwości ich zatrudnienia z tym oczywiście zastrzeżeniem, że przysługuje im pierwszeństwo przed kandydatami odpowiednich kategorii przyjmowanych ze strony.

10. Wszystkie przebiegi służbowe, aż do najwyższych powinny być otwarte dla wartościowych i zasłużonych pracowników niższych kategorii, którzy nie posiadając wymaganego cenzusu wykształcenia, uzyskali przez długoletnią pracę nad sobą i wrodzone zdolności kwalifikacje nie gorsze, a czasem lepsze od pracowników o wyższym cenzusie naukowym, ale mniej wybitnych walorach osobistych.

Nie trzeba bowiem lepszego bodźca dla gorliwości pracowników od przeświadczenia, że możliwość wybitności i osiągnięcia stanowiska zależy do pewnego stopnia od nich samych.

Należy im przychodzić w tym względzie z wszelką pomocą i w szczególności w niższych grupach hierarchicznych — ułatwiać uzyskanie potrzebnej wiedzy teoretycznej przez doksztalcanie, przez dostarczanie odpowiednich podręczników, które oświetlić mogą szerzej i pogłębić nabyte przez nich wiadomości praktyczne.

Konieczność udzielania tak zwanego veniam studiorum może powstać nie tylko wobec kandydatów o wysokiej wartości wśród pracowników niższego przebiegu służbowego. Konieczność tę odczuwaliśmy jeszcze dobitniej skutkiem braku kandydatów o potrzebnym cenzusie naukowym. Pod naciskiem tego braku koleje były i będą zmuszone korzystać z posiadanego materiału ludzkiego, nie posiadającego normalnych studiów.

(d. c. n.)

naszej obecnej sytuacji PKP. Szczególnie ciekawy i obfity materiał dotyczący zagadnienia racjonalnej eksploatacji drugorzędnych linii kolejowych, jaki był rozpatrzony na wspomnianym kongresie kolejowym, dały się ująć w niżej wymienione punkty, naświetlające możliwość i celowość wprowadzania zmian w dotychczasowych metodach eksploatacyjnych dróg żelaznych.

W każdym kraju, szczególnie w zniszczonym wojną, zależnie od warunków miejscowych, w trwającym okresie odbudowy, zagospodarowania się i usprawnienia zdolności przelotowych linii i węzłów w związku z potrzebą sprostania nowym zadaniom przewozowym, ciężącym na drogach żelaznych, zagadnienie to powinno być bliżej zbadane z punktu widzenia jego korzyści ekonomicznych i technicznych.

A. Uwagi ogólne

W wyniku coraz większego wpływu konkurencji samochodowej na spadek ruchu kolejowego w wielu krajach jeszcze w ostatnich latach przed wybuchem ostatniej wojny światowej przystąpiono do stopniowego wprowadzania ulepszeń w zakresie eksploatacji kolei szczególnie na liniach drugorzędnych, jako najbardziej zagrożonych tą konkurencją. Nieraz samochód jest w możności lepiej zaspokoić potrzeby komunikacyjne, handlowe i gospodarcze w pewnym niewielkim okręgu, niż droga żelazna, a badanie wykazałoby, że ruch kolejowy został na liniach miejscowego znaczenia w dużym stopniu przez samochód opanowany. Te linie, przechodzące przez okolice bądź słabo zaludnione i nie wykazujące tendencji większego zagospodarowania się i rozwoju, najwięcej odczuły konkurencję samochodową przy dobrym stanie, gęstej sieci, dobrze utrzymanych dróg kołowych, co stało się powodem, że w pewnych krajach zaprzestano nawet budowy pierwotnie planowanych nowych linii kolejowych drugorzędnych i miejscowego (trzeciorzędnych) znaczenia.

W większości państw europejskich i pozaeuropejskich istnieje klasyfikacja linii kolejowych „drugorzędnego znaczenia“, tam zaś, gdzie tego nie ma oficjalnie, linia drugorzędna znaczy to samo, co linia o słabym ruchu i jest prawie zawsze linią jednotorową. Podstawą do zaliczenia danej linii do pewnej kategorii jest przede wszystkim ruch, następnie znaczenie jej jako arterii komunikacyjnej, środki techniczne, w jakie jest wyposażona, i metody eksploatacji. Stąd, jak wiadomo, warunki stawiane budowie i eksploatacji linii drugorzędnych różnią się od warunków dla linii pierwszorzędnych tym, że przewiduje się złagodzenie warunków, dotyczących ustroju linii, wyposażenia w środki techniczne, zmniejszenia szybkości i ciężaru pociągów, uproszczenia w zakresie urządzeń bezpieczeństwa, zbędnością unikania przecięć w poziomie szyn i stałego ich strzeżenia itp.

W pewnych krajach, jeśli linie te są eksploatowane przez towarzystwa prywatne (a nawet jeśli przeszły w ręce państwa), są one wyodrębnione pod względem prawnym z całej sieci koncesyjnej i nie podlegają tym przepisom, co linie pierwszorzędne, mogą być eksploatowane z zastosowaniem różnych oszczędności w nakładach inwestycyjnych, w dziedzinie ruchowo-handlowej, przy wprowadzeniu ulepszonych chociaż oszczędniejszych sposobów eksploatacji z uwagi na nowe wymagania i potrzeby życia i konieczność współpracy z nowymi środkami komunikacji jaki stworzył samochód. Pod hasłem „ulepszać i modernizować, lecz oszczędzać“ zaszła celowość, a nawet konieczność bliższego zajęcia się (na większą skalę w ostatnich latach przedwojennych wszeregu państw) bądź zaniedbaną, bądź nieracjonalnie prowadzoną gospodarką na liniach drugorzędnych, a tym bardziej trzeciorzędnych (wybitnie miejscowego charakteru) linii.

B. Sposoby reorganizacji pracy.

Organizacja pracy linii drugorzędnej jest — jak każdej linii — jednocześnie kwestią techniczną i ekonomiczną. Cel, do jakiego dążą wysiłki techniczne, ma zawsze na względzie zagadnienie natury ekonomicznej. Zasadnicza trudność, która zawsze nastę-

cza się w organizacji ekonomicznej eksploatacji linii o słabym ruchu, wchodzącym w całość sieci kolejowej, wynika z faktu, że wiele linii drugorzędnych zostało zbudowanych i eksploatowanych na tych samych zasadach, co linie główne o dużym ruchu i znaczeniu, co musiało dawać deficytową gospodarkę. Nieraz bywało, że linia początkowo główna (pierwszorzędna) straciła wskutek zmiany warunków swe znaczenie i stała się linią drugorzędną.

Organizacja pracy takich linii powinna się opierać na koniecznych i istotnych potrzebach eksploatacyjnych — nieraz znacznie skromniejszych od dawniejszych. Nie należy zaniedbywać ani potrzeby złagodzenia różnych ogólnych przepisów w dziedzinie eksploatacji tych linii, ani też celowości wprowadzenia oszczędniejszych metod i środków w tym względzie.

Projektowane w szeregu państw inowacje w organizacji pracy i obsługi tych linii kolejowych dadzą się podzielić na dotyczące zagadnień:

1) ruchu, taboru i trakcji — zagadnienia ruchowo-trakcyjne,

2) pracy stacji, obsługi ładowni i dworców kolejowych — zagadnienia ruchowo-handlowe i handlowo-taryfowe oraz podziału i kompetencji obowiązków personelu liniowego, ruchowego i stacyjnego i

3) bezpieczeństwa ruchu i ochrony przejazdów w poziomie szyn.

Punktem wyjścia w tych zagadnieniach jest zasada, że linie drugorzędne i miejscowego znaczenia nie wymagają tych środków, jakie są konieczne tam, gdzie ruch jest intensywny i znaczenie linii duże, i że należy wprowadzić zmiany dla nich w ogólnie obowiązujących przepisach i metodach eksploatacji.

Ad pkt. 1) Wszystkie państwa zwróciły baczniejszą uwagę (i w ostatnich latach również) na racjonalną gospodarkę taborem kolejowym oraz na celowość użycia różnego rodzaju wagonów motorowych (silnikowych i akumulatorowych) zarówno w komunikacji dalszej, jak wybitnie lokalnej. Praktyka wykazała, że użycie ich w pewnych przypadkach nie tylko bardzo usprawnia ruch, lecz daje oszczędności na eksploatacji, które w szybkim czasie amortyzują koszty nabycia takich wagonów. Wprowadzenie wagonów motorowych (obok normalnych pociągów parowych) dało duże korzyści dla pasażerów dzięki częstszemu kursowaniu pociągów, zwiększeniu szybkości handlowej, częstszym przystankom na liniach miejscowego znaczenia — oto zalety bardziej elastycznego środka komunikacji, jakkolwiek w pewnych wypadkach trzeba przyznać, że korzystanie jedynie z wagonów motorowych nie zupełnie odpowiada wymaganiom i potrzebom ruchu. Przy większych zmianach w natężeniu i charakterze ruchu należy trakcji parowej oddać pierwszeństwo i dlatego zapewne przez długi czas jeszcze pociąg parowy, który łatwo może obsłużyć ruch masowy, będzie tym zadaniom lepiej odpowiadał. Jakkolwiek wagony silnikowe dobrze nadają się do obsługi linii drugorzędnych, nie mogą one jednak sprostać całkowicie ruchowi z następujących powodów: trudności zapewnienia sprawnego ruchu pasażerskiego przy ograniczonej ilości pociągów w okresie nagłego nasilenia, oraz trudności, a nawet niemożliwości spełnienia zadań co do ruchu towarowego masowego, szczególnie przy ładunkach cało-

wagonowych. Zwiększenie ilości pociągów i dodanie wagonów przyczepnych (1—2 wag.) częściowo może rozwiązać sprawę obsługi pasażerskiej, lecz trudniej jest zaradzić potrzebom ruchu ładunków — dlatego też na liniach, obsługiwanych przez wagony motorowe utrzymuje się zawsze co najmniej jedną parę pociągów towarowych parowych. Prócz nich kursujące pociągi motorowe mogą przewozić wyłącznie ładunki pośpieszne i drobnicowe (1, 2, 3 wagonowe krótkie składy).

Użycie wagonów motorowych daje zatem następujące korzyści:

a) możliwości rozwoju sprawności i elastyczności ruchu, a nawet odzyskania go (jeżeli przerzucił się na samochód) przez zwiększenie liczby pociągów, dogodniejszy rozkład jazdy i zmniejszenie kosztów pociągo-kilometra;

b) zwiększenia szybkości handlowej, zatem skrócenia czasu podróży;

c) zwiększenia, zależnie od potrzeb, liczby przystanków (i ładowni) przy skróconym czasie postoju, lepsze obsłużenie danej okolicy;

d) osiągnięcia nieraz nawet dość poważnych oszczędności w eksploatacji, mając na uwadze i tę okoliczność, że wagony motorowe są prawie natychmiast gotowe do jazdy dzięki sprowadzeniu do minimum czynności niezbędnych do ich uruchomienia, czego nie ma w trakcji parowej po skończonym przebiegu pociągu.

Ad pkt. 2) Jak wiadomo, nie każda stacja jest otwarta w zakresie wszelkich czynności handlowych. Szczególnie na liniach drugorzędnych potrzeba redukcji wydatków eksploatacyjnych przy słabym ruchu zmusiła zarządy kolejowe do uproszczania istniejących i szukania nowych metod pracy i form organizacyjnych w różnych dziedzinach służby.

Zwrócono uwagę na właściwy stan personelu, redukując jego liczbę, a podwyższając wymagane kwalifikacje, zatrudniając go jednocześnie w różnych pokrewnych dziedzinach pracy. W zakresie organizacji służby ruchowo-handlowej przyjęto w szeregu krajów system stacji:

a) dysponujących („gare de commande”) — stacji macierzystych i b) kierujących („dispatching”). Rola stacji „a”) polega na: regulowaniu kursowania pociągów, podziału linii na strefy, wyznaczania miejsc skrzyżowania lub omijania się, dokonywania wszelkich zmian rozkładu jazdy na danej strefie, uruchamianiu lub kasowaniu pociągów dodatkowych, wydawaniu zarządzeń co do potrzebnego taboru itp.

Sposób ten pozwala prawie całkowicie zredukować personel ruchowy na stacjach pośrednich. W wypadkach, kiedy eksploatacja linii drugorzędnej przedstawia jakieś trudności, powstałe wskutek warunków specjalnych lub ze zwiększenia ruchu w pewnych okresach, w niektórych krajach zamiast systemu „a” stosuje się system „b”, w którym pewne stacje grają rolę posterunków („poste”) podległych głównemu kierownikowi. Ten system jest podobny do wspomnianego pod „a”, lecz obejmuje szerszy zakres czynności i nie tylko dotyczy strony czysto ruchowej, lecz odnosi się do handlowych czynności stacji. „Dispatcher” ma całkowite pełnomocnictwo w zakresie kursowania pociągów, manewrów na stacjach w swym rejonie, działania urządzeń bezpieczeństwa (np. klu-

czowego nastawiania zwrotnic i sygnałów), a zlecenia wydaje przeważnie za pomocą telefonu w porozumieniu z kierownikami pociągów i dyżurnymi ruchu. Takie skupienie kierownictwa w jednym ręku pozwoliło nie tylko na oszczędności eksploatacyjne, lecz na usprawnienie ruchu przy zapewnieniu zupełnego jego bezpieczeństwa.

Jakkolwiek większe stacje na liniach drugorzędnych są otwarte dla wszystkich czynności handlowych, to na ogół istnieją przerwy od kilku aż nawet do kilkunastu godzin na dobę, w ciągu których wobec słabego ruchu urządzenia te nie są czynne. Do tych czynności angażowany bywa personel kontraktowy, pracujący tylko w określonych godzinach. Transport ładunków w pełnych wagonach odbywa się zawsze w pociągach towarowych lub mieszanych osobowotowarowych, pewne przewozy dokonywa się również w przyczepkach towarowych do wagonów motorowych. W braku potrzebnych urządzeń, np. wagi — czynności te może przejąć stacja sąsiednia. Otaksowanie towaru, sporządzanie listów przewozowych odbywa się na stacji nadania, księgowanie również lub przez stacje centralne, prowadzące rachunkowość. Na liniach drugorzędnych personel pociągowy załatwia w zasadzie sprzedaż i kontrolę biletów, przyjmuje i wydaje bagaż oraz przesyłki pośpieszne i ekspresowe, które mogą być przewieziona danym pociągiem, obsługując w ten sposób stacje i przystanki, które nie mają na to ani personelu, ani potrzebnych pomieszczeń. Jedynie drużyna parowozowa (lub motorniczy) nie bierze udziału w tej dodatkowej pracy służby pociągowej. Czas trwania służby tej jest zmienny, średnio nie trwa więcej niż 8 godzin na dobę. Małe stacje i przystanki ograniczają do minimum swą pracę, są czynne tylko w pewnych porach ruchu pociągów i zawiadywane wtedy, jak wspomniano, przez osoby nie należące do stałego personelu kolejowego.

Ad pkt. 3) Co się tyczy przejść i przejazdów w poziomie szyn, to i tutaj widzimy dążenie do oszczędności przez ograniczanie do minimum liczby tych przejazdów, które należałoby stałe strzec i zamykać z uwagi na intensywniejszy ruch. Dążenie do zastąpienia personelu przez tablice, sygnały ostrzegawcze wzrokowe i słuchowe, które wprawdzie pociągają pewne wydatki, daje korzyści ekonomiczne, przy czym w wielu krajach stale rozwija się propaganda zasady, że „bezpieczeństwo zależy przede wszystkim od własnej ostrożności i uwagi”.

C) Wnioski.

Z uwagi na to, że utrzymanie ruchu i istnienie danej linii, choćby drugorzędnej i miejscowego znaczenia oszczędności w sposobach jej eksploatacji ma zawsze ważne znaczenie dla państwa i zainteresowanych okolic — znalezienie właściwej granicy celowych oszczędności w sposobach jej eksploatacji ma zasadniczy wpływ na interesy gospodarcze kolei. Do zagadnienia zaś kasowania linii o bardzo słabym ruchu, pozbawiania danych okolic linii kolejowej dlatego, że eksploatacja się nie opłaca — należy przystępować zawsze bardzo ostrożnie. Należało by dokładnie rozważyć, czy zastosowano już wszelkie możliwe środki osiągnięcia oszczędności oraz czy wprowadzenie zastępczych i innych środków komunikacji (samochód) nie tylko dla ruchu osobowego, lecz i dla to-

warowego jest celowe, a więc czy i rozwój gospodar- czy danych okolic nie ucierpi na tym.

W naszych obecnych warunkach mamy szereg linii znaczenia miejscowego na Ziemiach Odzyska- nych, które są bądź zupełnie nieczynne, bądź czynne są tylko na nich niektóre stacje, bądź też są linie dawniej dwutorowe, czynne obecnie jako jednotoro- we, a odbudowa drugich torów przy spodziewanym słabym ruchu nie jest potrzebna. W miarę rozwoju życia gospodarczego w tych okolicach zachodzi po- trzeba odbudowy linii i otwarcia na nich nieczynnych stacyj do czynności handlowych, lecz prace te prze- prowadza się stopniowo, otwierając stacje na razie bez obsady na czas przejściowy, tj. do czasu stwier- dzenia opłacalności dalszego przystosowania stacyj do pełnego zakresu pracy handlowej i ruchowej.

Ten celowy i racjonalny sposób dostosowania eksploatacji linii drugorzędnych i miejscowych do istotnych potrzeb przewozowych wymaga opracowa- nia każdorazowo specjalnego sposobu zabezpieczeń stacji przeważnie na zasadach obsługi bocznic kolej- owych, a więc w odstępstwie od ogólnych przepisów

jak dla stacji kolejowych, mając na uwadze możliwość jak najmniejszych nakładów finansowych przy za- pewnieniu jednak całkowitego bezpieczeństwa ruchu, ograniczenia stacji opiekuńczych dla danych stacyj i sposobów ich obsługi.

Dalszym dążeniem byłoby wprowadzanie pocią- gów silnikowych (motorowych) wagonów akumula- torowych itp. i ograniczenia ilości przejazdów, jakie należało by stale strzec.

Odbudowa szeregu nieczynnych przystanków i ła- downi ma duże znaczenie dla gospodarczego podnie- sienia szeregu okolic, dla których rola i zadanie, jakie spełnia droga żelazna, nawet przy rozwoju innych środków transportu, będą zawsze miały bardzo po- ważne znaczenie.

W miarę dalszej realizacji programu odbudowy i podniesienia przelotności linii, stacyj i węzłów — zwrócenie uwagi na drugorzędne i lokalne linie kole- jowe i stosowanie na nich różnych środków i metod oszczędnej i racjonalnej eksploatacji ma ważne zna- czenie z punktu widzenia roli i zadań PKP i efektów ich pracy.

Mgr Stanisław Podwysocki

Ogólne podstawy polityki taryfowej przedsiębiorstw przewozowych

1. Pojęcie polityki taryfowej.

Pod pojęciem polityki taryfowej przedsiębiorstw przewozowych należy rozumieć stosowanie przez te przedsiębiorstwa względnie ich zwierzchnią władzę państwową pewnych zasad, dotyczących budowy i po- ziomu stawek taryfowych na przewóz osób, bagażu oraz towarów.

Definicja ta nie odzwierciedla dostatecznie całej treści polityki taryfowej, wobec czego podam jej krótką interpretację i uzasadnienie.

Mówiąc o taryfie, wzgl. o polityce taryfowej, na- leży odnosić te pojęcia tylko do opłat pobieranych przez przedsiębiorstwa przewozowe użyteczności pu- blicznej, zarówno państwowe, jak i samorządowe oraz prywatne z wyłączeniem przedsiębiorstw prze- wozowych, będących w indywidualnej dyspozycji or- ganizacji przemysłowych lub handlowych, instytucji lub osób, czyli przedsiębiorstw, których usługi prze- wozowe nie są dostępne dla wszystkich; przedsiębior- stwa te bowiem nie stosują taryf we właściwym zna- czeniu tego wyrazu.

Kto prowadzi politykę taryfową? Pozornie — przedsiębiorstwa przewozowe, faktycznie jednak w większości przypadków — władza państwowa; jak wiadomo bowiem, taryfa przewozowa w material- nym znaczeniu tego wyrazu jest ceną przewozu, wo- bec czego ustalanie jej wchodzi w zakres ogólnej polityki cen. Stąd władza państwowa, która bądź to prowadzi bezpośrednio politykę cen, bądź też wywie- ra na nią decydujący wpływ, nie rezygnuje również z prawa ingerencji, ze swego wpływu, na ustalanie cen przewozu. W Polsce taryfy przewozowe w za- kresie komunikacji kolejowej, drogowej, wodnej i lo-

tniczey są jak wiadomo wydawane, wzgl. zatwier- dzane, przez Ministra Komunikacji w postaci zarzą- dzeń, ogłaszanych w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych, przed ich ogłoszeniem zaś muszą być uzgodnione z Ministrami Skarbu, Przemysłu i Handlu, Rolnictwa i Reform Rolnych oraz z Preze- sem Centralnego Urzędu Planowania. Ten tryb usta- laniania taryf wskazuje, jak duże znaczenie przywiązy- wane jest do cen przewozu i jaką rolę ceny te odgry- wają w gospodarce narodowej. Sam wyraz zresztą „polityka“ taryfowa wskazuje, iż chodzi tu o działa- ność władzy państwowej.

Polityka taryfowa winna uwzględniać z jednej strony potrzeby finansowe przedsiębiorstw przewo- zowych, z drugiej strony zaś — potrzeby życia gospo- darczego i społecznego na odcinku cen przewozu. Często spotyka się twierdzenie, iż interesy przedsię- biorstw przewozowych są na odcinku polityki taryfo- wej sprzeczne z interesami życia gospodarczego i spo- łecznego, gdyż przedsiębiorstwa te dążą zwykle do osiągnięcia możliwie najkorzystniejszych wyników finansowych ze swej działalności, są zatem zaintere- sowane w wysokim poziomie taryf, natomiast sfery gospodarcze i społeczne dążą do ponoszenia możli- wie najniższych kosztów przewozu i w tym celu do- magają się niskich taryf. W praktyce jest tak isto- tnie, i to nie tylko w odniesieniu do taryf przewo- zowych, lecz w odniesieniu do wszelkich cen. Jeżeli je- dnak potraktować zagadnienie to w szerszym ujęciu, mianowicie z punktu widzenia dobra ogólnego, to omawiana sprzeczność interesów zanika, ustępując miejsca racjonalnej polityce taryfowej, prowadzącej do najlepszego zaspokojenia potrzeb przewozowych. To zaspakajanie potrzeb przewozowych może być

wykonywane przez przedsiębiorstwo, stojące na odpowiednim poziomie technicznym i organizacyjnym, osiągnięcie zaś tego poziomu jest możliwe przede wszystkim w warunkach równowagi budżetowej przy możliwości pokrycia wszystkich kosztów eksploatacji, renowacji, modernizacji urządzeń itp. z własnych wpływów. Interes przedsiębiorstw przewozowych, o ile dążą one do usprawnienia swego aparatu, zbiega się z interesem ogólnym, gdyż przedsiębiorstwo przewozowe nie istnieje samo dla siebie, lecz służy interesom ogółu. W tym naświetleniu odmawianie przedsiębiorstwu przewozowemu dostatecznych wpływów osiągalnych w drodze odpowiedniego regulowania poziomu taryf byłoby błędem ekonomicznym, który mogłoby się odbić niekorzystnie na interesach ogółu. Wpływy te jednak powinny być osiąmane przez możliwie najkorzystniejsze rozłożenie należności taryfowych na przewożone towary i osoby, czyli w uwzględnieniu wytycznych polityki gospodarczej i społecznej w tym zakresie. Dochodzimy więc do konieczności różniczkowania taryf zarówno w kierunku pionowym, czyli według odległości przewozu, jak i w kierunku poziomym, czyli według zdolności płatniczej przewożonych towarów, wagi przesyłek, szybkości ich dostawy itp. Wobec tych zadań skomplikowany nieco tryb ustalania taryf nabiera uzasadnienia.

Ponadto polityka taryfowa powinna realizować zasady koordynacji taryf poszczególnych przedsiębiorstw przewozowych, gdyż tylko scharmonizowany układ taryf prowadzi do odpowiedniego podziału i wykorzystania odnośnych środków przewozowych.

Podstawy polityki taryfowej opierają się na przesłankach charakteru teoretycznego, prawnego i ekonomicznego. W artykule niniejszym pomijam przesłanki teoretyczne, których streszczenie podane zostało w nr nr 5 i 6 Przeglądu Komunikacyjnego z r. 1947, zamierzam natomiast uczynić próbę ujęcia prawnych i ekonomicznych przesłanek do budowy taryf.

Przed przystąpieniem do właściwego tematu wspomnę pokrótce o zasadniczym podziale przewozów.

2. Przewozy publiczne i indywidualne.

Istniejące potrzeby przewozowe kraju mogą być zaspakajane środkami przewozowymi użytku publicznego lub indywidualnego, przy czym do pierwszych należą wszelkie środki przewozowe używane do przewozu zarobkowego, stojące do dyspozycji wszystkich i podlegające przymusowi przewozu w mniejszym lub większym stopniu, do drugich zaś — środki przewozowe przeznaczone dla własnych potrzeb przedsiębiorstw, organizacji gospodarczych, instytucyj, urzędów oraz osób prywatnych i nieposiadające uprawnień do równoczesnego dokonywania przewozów zarobkowych. Doświadczenie wykazuje, iż zwykle lepiej są wyzyskane, a zatem i ekonomiczniej oraz wydajniej z ogólnego punktu widzenia pracują środki przewozowe użytku publicznego, niż prywatnego. Wynika stąd wniosek, iż kraje, w których popyt na usługi przewozowe jest większy, niż podaż

tych usług, czyli kraje niedostatecznie nasycone środkami przewozowymi w stosunku do istniejących potrzeb, powinny dążyć do przeznaczenia możliwie największej ilości posiadanych środków przewozowych dla użytku publicznego i jak najmniejszej — dla użytku indywidualnego. Taki podział środków przewozowych istnieje na całym świecie z tym, iż w krajach bogatych, posiadających dostateczną ilość publicznych środków przewozowych, daje się zauważyć także rozwój prywatnego posiadania tych środków.

W powojennych warunkach polskich mamy do czynienia z niewątpliwym brakiem publicznych środków przewozowych. Z poszczególnych środków przewozowych — koleje żelazne, lotnictwo i żegluga śródlądowa są całkowicie oddane na usługi publiczne, samochody — w pewnej tylko części, pojazdy konne zaś poza dorożkami nie są prawie używane w ogóle do przewozów publicznych. Ewent. korekta mogłaby dotyczyć przydziału samochodów zwłaszcza ciężarowych, które z uwagi na swe właściwości przy istniejącym ich ilostanie mogłyby przypuszczalnie wykonywać większą pracę, czyli oddawać większe usługi społeczeństwu i życiu gospodarczemu, niż to dotychczas ma miejsce; warunkiem tego jest pewne przesunięcie w posiadaniu i dyspozycji tj. oddanie większej ilości pojazdów mechanicznych dla przewozów publicznych, pozostawienie zaś w indywidualnym użytkowaniu tylko takiej ich ilości, która będzie tam wykorzystana w stopniu przynajmniej takim samym, jak w pierwszej grupie.

Brak statystyki przewozów samochodowych użytku indywidualnego nie pozwala na cyfrowe ujęcie stopnia wykorzystania tych pojazdów. Wydaje się jednak, iż zebranie takiej statystyki i porównanie jej z wydajnością pracy pojazdów użytku publicznego byłoby wskazane, gdyż pozwoliłoby ocenić słusność podanych wyżej przypuszczeń. Oczywiście polityka taryfowa może być stosowana tylko w odniesieniu do środków przewozowych użytku publicznego, natomiast indywidualni posiadacze środków przewozowych mogą i powinni obliczać jedynie dla własnych potrzeb koszty utrzymania i eksploatacji tych środków w zestawieniu z kosztami, jakie by ponosili, korzystając z publicznych środków przewozowych. Zestawienie takie pozwoli im ocenić co jest korzystniejsze i czy uzasadnione jest utrzymywanie własnych środków przewozowych zamiast korzystania ze środków dostępnych dla wszystkich.

3. Przepisy prawne, dotyczące budowy taryf przewozowych.

Jeżeli przyjmujemy w założeniu, iż taryfa przewozowa w znaczeniu materialnym jest ceną usług przewozowych, to przy omawianiu prawnych podstaw budowy taryf musimy zwrócić przede wszystkim uwagę na postanowienia dekretu z dnia 29. 9. 1947 o ustalaniu cen w przedsiębiorstwach prowadzonych przez Państwo lub samorząd, ogłoszonego w Dz. U.R.P. z r. 1947, nr 61, poz. 337.

Dekret ten reguluje tryb i sposób ustalania cen towarów i usług, przy czym należy rozumieć, iż pod pojęciem usług podpadają również usługi przewozowe, wykonywane przez państwowe i samorządowe przedsiębiorstwa komunikacyjne, dopóki w tym przedmiocie

cie nie zostaną wydane odmienne postanowienia lub wyjaśnienia.

Art. 6 wymienionego dekretu postanawia odnośnie do poziomu cen co następuje:

„1. Ceny winny być ustalane w wysokości pokrywającej koszty własne przedsiębiorstwa oraz planowany zysk.

2. W wyjątkowych przypadkach, podyktowanych wymaganiami polityki gospodarczej lub socjalnej, mogą być za zgodą Ministra Skarbu i Prezesa Centralnego Urzędu Planowania ustalane ceny na poziomie planowo deficytowym pod warunkiem wskazania źródła pokrycia przewidzianej straty“.

Punkt pierwszy przytoczonych postanowień wskazuje w sposób zwięzły i prosty na jakim poziomie zasadniczym powinny być ustalane ceny wszelkiego rodzaju usług.

Zasada ta powinna być stosowana również w odniesieniu do taryf przewozowych w tym jednakże tylko rozumieniu, iż dotyczy ona przeciętnego poziomu taryf. Taryfa przewozowa bowiem, która by zawierała wszystkie opłaty na poziomie uzależnionym tylko od kosztu własnego i planowanego zysku, nie odpowiadałaby potrzebom polityki gospodarczej i społecznej Państwa, utrudniałaby, lub nawet uniemożliwiałaby przewóz pewnej ilości towarów i osób, zwłaszcza towarów masowych i tanich, o małej zdolności płatniczej. Taryfa taka nie wykorzystywałaby równocześnie większej zdolności płatniczej innych towarów i osób, a wobec małych przewozów nie zapewniłaby przedsiębiorstwu przewozowemu dostatecznych wpływów. Zarówno teoria jak i praktyka wykazują, iż tylko taryfa przewozowa z opłatami zróżnicowanymi według zdolności płatniczej przewożonych osób i towarów odpowiada najlepiej potrzebom życia gospodarczego i społecznego, jak również potrzebom finansowym przedsiębiorstw przewozowych. Koszt własny przewozu oraz planowany zysk może być podstawą do ustalenia tylko przeciętnego poziomu taryfy, tym przeciętnym poziomem zaś powinna być średnia ważona.

Drugi punkt przytoczonego wyżej postanowienia dotyczy wyjątkowych przypadków, w których ceny mogą być ustalane na poziomie niższym od kosztu własnego. Ustalenie i stosowanie taryf deficytowych uzależnione jest od dwóch ważnych względów polityki gospodarczej lub społecznej oraz od równoczesnego wskazania źródła pokrycia przewidzianej straty. Przy takim uwarunkowaniu stosowanie cen o poziomie deficytowym powinno stać się rzeczywiście wyjątkiem.

W odniesieniu do kolei żelaznych, które odgrywają, jak wiadomo, nadal największą rolę pośród wszystkich środków przewozowych, znajdujemy dalsze przepisy prawne, dotyczące pośrednio lub bezpośrednio polityki taryfowej; przepisy te zawierają zasady podobne do przytoczonych i omówionych wyżej.

I tak, rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe“, ogłoszone w jednolitym tekście w Dz. U. R. P. z roku 1930, nr 89, poz. 705, postanawia w art. 12 co następuje:

„Przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe pokrywa wszelkie swoje wydatki z własnych dochodów i funduszków...“

Jeżeli wziąć pod uwagę, iż dochody własne przedsiębiorstwa P.K.P. pochodzą wyłącznie niemal z wpływów taryfowych za dokonane przewozy, należy z postanowienia przytoczonego wyciągnąć wniosek, iż poziom taryf powinien być taki, aby przy istniejących rozmiarach przewozów dał wpływy wystarczające do pokrycia wszelkich wydatków przedsiębiorstwa. Rozporządzenie przewiduje w dalszej treści tworzenie specjalnych funduszków (art. 14), a następnie określa czysty zysk przedsiębiorstwa (art. 15), który ma stanowić różnicę powstałą po potrąceniu z ogólnego dochodu eksploatacyjnego m.in. wszystkich wydatków eksploatacyjnych, procentów i amortyzacji pożyczek oraz potrąceń i dopłat na specjalne fundusze.

Przy takich potrąceniach osiągnięcie czystego zysku nie jest sprawą łatwą; zachodzi pytanie, czy przy takim ujęciu wyników finansowych eksploatacji kolei, jak to podaje rozporządzenie o przedsiębiorstwie P.K.P. celowe i uzasadnione jest planowanie czystego zysku, mianowicie, czy dążenie do osiągnięcia takiego zysku nie obciążałoby życia gospodarczego zbyt wysokimi cenami przewozu.

Wydaje się, iż w okresie powojennym, gdy istnieją niewspółmiernie duże potrzeby w zakresie wydatków na odbudowę zniszczonego aparatu kolejowego oraz na inwestycje, osiągnięcie czystego zysku w rozumieniu omawianego rozporządzenia nie byłoby możliwe. Za dostateczne osiągnięcie natomiast, do którego kolej powinna dążyć drogą stosowania odpowiedniej polityki taryfowej, należałoby uważać osiągnięcie wpływów, wystarczających na pokrycie wydatków eksploatacyjnych, na obsługę pożyczek i na stosowanie dopłat, ew. potrąceń na specjalne fundusze.

Pewne potwierdzenie zasady samowystarczalności finansowej kolei znajdujemy również w treści art. 1 omawianego rozporządzenia o utworzeniu przedsiębiorstwa P.K.P. Jest tam powiedziane, iż przedsiębiorstwo to ma być prowadzone „wedle zasad handlowych ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb Państwa oraz interesów gospodarstwa społecznego“.

Zasady handlowe oznaczają niewątpliwie m. in. prowadzenie takiej polityki taryfowej, czyli ustalenie i stosowanie taryf na takim poziomie, który przy istniejących rozmiarach przewozów da wpływy wystarczające do pokrycia wydatków, o których mówi rozporządzenie.

Interpretacja taka nie powinna ulec zmianie w kierunku osłabienia wyprowadzonych zasad przez istnienie obowiązku szczególnego uwzględnienia potrzeb Państwa oraz interesów gospodarstwa społecznego, bowiem interesy kolei oraz potrzeby Państwa i gospodarstwa społecznego idą w jednym kierunku i w ostatecznym wyniku zbiegają się z sobą. Po prostu tylko wydaje się, iż np. podwyżka taryf towarowych, konieczna ze względów budżetowych kolei, godzi w interesy życia gospodarczego, gdyż podraża produkcję, utrudnia przewóz i t.p. W rzeczywistości podwyżka taka, o ile tylko nie została spowodowana nieracjonalną, nieoszczędną lub rozrzutną, czyli nieekonomiczną gospodarką kolei, leży w intere-

sie całości gospodarki społecznej i Państwa, stwarza bowiem racjonalne źródło pokrycia deficytu przedsiębiorstwa kolejowego, gdy pokrycie tego deficytu dotacją skarbową byłoby z punktu widzenia ogólnogospodarczego mniej racjonalne. Obowiązek szcze-gólnego uwzględniania potrzeb Państwa oraz interesów gospodarstwa społecznego oznacza raczej konieczność eksploatacji także nierentownych linii oraz ew. czasowego wykonywania niektórych przewozów według stawek niższych od kosztu własnego, natomiast nie oznacza górnego uprzywilejowania taryfowego przewozów państwowych na niekorzyść przewozów innych.

Wynika to ponadto dość wyraźnie z treści art. 13 rozporządzenia o utworzeniu przedsiębiorstwa P. K. P., który brzmi:

„Wszystkie świadczenia przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe, czynione w interesie Państwa na rzecz jego poszczególnych organów lub innych państwowych przedsiębiorstw winny być odpowiednio opłacane, zaś wszelkie ulgi w taryfach i opłatach przewozowych mogą być przyznawane tylko w granicach opłacalności przedsiębiorstwa“.

Postanowienie to wyklucza przede wszystkim w sposób nie budzący wątpliwości wykonywanie bezpłatnych świadczeń przewozowych na czyjkolwiek korzyść. Następnie wskazuje ono na konieczność odpowiedniego opłacania świadczeń przewozowych wykonywanych w interesie Państwa.

Znaczenie wyrażenia „odpowiednie opłacanie“, wzgl. odpowiednia taryfa, nie może być inaczej rozumiane, jak tylko w ten sposób, iż ma to być taryfa pokrywająca w swej przeciętnej wysokości wydatki przewidziane w rozporządzeniu.

Takie pojmowanie sprawy idzie po myśli ogólnej zasady czystości budżetów przedsiębiorstw, bez której niemożliwa byłaby obiektywna ocena racjonalności ich prowadzenia. Ostatnie zdanie przytoczonego wyżej przepisu wskazuje, iż zarówno ulgi taryfowe, jak i pozataryfowe nie powinny przekraczać pewnych granic, którymi są koszty przewozów dodatkowych. Wyrażenie „w granicach opłacalności przedsiębiorstwa“ można by rozumieć również jako konieczność zachowania równowagi budżetowej lub samowystarczalności finansowej, z uwagi jednak na to, iż te momenty były już ujęte w innych postanowieniach, zwłaszcza zaś w art. 12, to w danym razie należałoby raczej przyjąć, iż chodzi o granicę opłacalności konkretnych przewozów. O ile koszty stałe znajdują pokrycie we wpływach z ogólnej ilości przewozów, to istnieje możliwość wykonania pewnej niewielkiej ilości przewozów o charakterze dodatkowym według stawek, pokrywających tylko koszty częściowe, np. koszty zależne tylko od ruchu, lub koszty przewozów, nie wymagających uruchomienia dodatkowych pociągów, ani wagonów, poza kursującymi dotychczas. Stawki oparte na kosztach częściowych, o ile stosowane są tylko do pewnej części przewozów, mogą nie przekraczać granic opłacalności tych przewozów, a zatem i granic opłacalności przedsiębiorstwa.

Generalne uprzywilejowanie, taryfowe przewozów jednego sektora w stosunku do innych przewozów nie byłoby możliwe również wobec wyraźnych

postanowień w tym względzie § 9 pkt. 7 i 8 Regulaminu przewozu przesyłek towarowych na kolejach żelaznych, które brzmią:

„7. — Taryfy muszą być stosowane jednakowo względem wszystkich. Przepisy ich obowiązują o tyle, o ile nie są sprzeczne z przepisami regulaminu niniejszego; w przeciwnym razie uważa się je za nieważne“.

„8. — Każda odrębna umowa, mocą której jednemu lub większej liczbie nadawców przyznano by zniżkę opłat, oznaczonych w taryfie, jest zakazana i nieważna.

Natomiast dozwolone są zniżki taryfowe należycie ogłoszone i w równej mierze dostępne dla wszystkich pod tymi samymi warunkami, jako też zniżki opłat dla przewozów na potrzeby kolei, administracji publicznej albo na cele dobroczynne“.

Postanowienie pkt. 7 § 9 ma charakter ogólny i nie wymaga w danym razie komentarzy. Jeżeli chodzi o pkt. 8, to w zdaniu pierwszym znajdujemy wyraźny zakaz indywidualnych ulg taryfowych, w zdaniu drugim natomiast przewidziana jest możliwość stosowania ulg taryfowych dostępnych dla wszystkich pod tymi samymi warunkami, czyli możliwość różniczkowania opłat przewożonych w postaci ogłoszonych i dostępnych dla wszystkich taryf specjalnych i wyjątkowych. Wreszcie ostatni ustęp drugiego zdania pkt. 8 przewiduje możliwość stosowania także zniżek pozataryfowych, lecz tylko na określone wyżej cele.

O taryfach specjalnych i wyjątkowych wspomina ponadto § 7 pkt. 5b) Regulaminu przewozu przesyłek towarowych. Taryfy te są poza układem opłat klas zasadniczych dość ważnym instrumentem w polityce taryfowej.

Jeżeli chodzi o kolejowy regulamin przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych, to zawiera on postanowienia podobne pod względem treści do przytoczonych wyżej z tym odchyleniem, iż są one nieco szersze w odniesieniu do możliwości stosowania ulg pozataryfowych.

Z przytoczonych i omówionych wyżej prawnych przepisów, dotyczących budowy taryf przewozowych, część pierwsza, ujęta w dekrete o ustalaniu cen, ma charakter ogólny, może być zatem zastosowana do taryf wszystkich przedsiębiorstw przewozowych użyteczności publicznej. Dalsze przepisy dotyczą tylko taryf kolei żelaznych, wydaje się jednak, iż mogą być one w drodze analogii zastosowane także do budowy taryf innych przedsiębiorstw przewozowych z ewent. odchyleniami, wynikającymi z odmiennych właściwości eksploatacji tych przedsiębiorstw.

4. Ekonomiczne podstawy budowy taryf przewozowych

Ekonomiczne czynniki, wywierające wpływ na poziom, układ i różniczkowanie taryf przewozowych, dzielone są zwykle na dwie grupy, z których pierwsza dotyczy interesów finansowych przedsiębiorstw przewozowych, druga zaś — ogólnych interesów życia gospodarczego i społecznego kraju.

Jak wspomniałem na wstępie, interesy te pozornie tylko i przy zbyt wąskim ujmowaniu zagadnienia są

ze sobą sprzeczne, natomiast w szerszym ujęciu, w końcowym wyniku, interesy przedsiębiorstw przewozowych oraz interesy życia gospodarczego i społecznego zbiegają się ze sobą, gdyż działalność przewozowa, gospodarcza i społeczna zmierza do wspólnego celu, którym jest możliwie najlepsze zaspokojenie potrzeb materialnych i duchowych wszystkich jednostek społeczeństwa. Przewóz jest usługą, bez wykonywania której niemożliwe byłoby zaspokojenie potrzeb życia gospodarczego i społecznego i nie ulega wątpliwości, iż właśnie rozwój komunikacji stał się podstawą do postępu w innych dziedzinach. Ekonomiczną stroną przewozu jest jego koszt. Koszt usług przewozowych musi być pokryty w drodze pobierania opłat taryfowych. Należy tu nadmienić, iż zarówno teoria, jak i doświadczenie wskazują na taryfę, jako najwłaściwszy sposób pokrywania kosztów przewozu w zestawieniu z koncepcją bezpłatnego przewozu i pokrywaniem jego kosztów ze środków publicznych (w praktyce z podatków).

W związku z tym, iż na pokrycie kosztów przewozu należy zużyć pewną ilość dóbr, zasady teoretyczne wskazują, aby na ten cel zużywać dobra tylko wtedy, gdy inne zastosowanie tych dóbr nie przyniesie większych korzyści dla ogółu mieszkańców. Praktyczny wniosek wynikający z powyższej teoretycznej zasady wskazuje na konieczność unikania przewozów ekonomicznie nieuzasadnionych, jakim są np. wymijające się przewozy towarów tego samego rodzaju, dokonywane w przeciwnych kierunkach, lecz na tych samych szlakach. Zbędne i szkodliwe z punktu widzenia dobra ogólnego przewozy występują masowo przy gospodarce beztaryfowej, a w mniejszych ilościach także przy taryfach za niskich w porównaniu ze zdolnością płatniczą osób, dysponujących przewozem i z kosztem własnym przewozu.

Podobnie, jak gospodarka beztaryfowa oraz w pewnym stopniu także stosowanie zbyt niskiej taryfy, nie pokrywającej w pełni kosztów własnych przewozu, wywołują straty ekonomiczne z punktu widzenia dobra ogólnego, tak i za wysoka taryfa w stosunku do zdolności płatniczej za przewóz wywołuje nieprzewozy konieczne i utrudnia rozprowadzenie dóbr, korzystne skutki ogólnogospodarcze, gdyż hamuje a tym samym zaspokojenie potrzeb ogólnych.

Zadaniem polityki taryfowej jest określenie właściwego poziomu taryfy, t.j. takiego poziomu, który umożliwia wykonanie przewozów koniecznych i równocześnie utrudnia przewozy zbędne, w wyniku czego suma kosztów przewozu pokrywana przez gospodarke narodową jest uzasadniona z punktu widzenia dobra ogólnego.

Spotyka się często twierdzenie, iż ustalanie taryf jest sztuką, opierającą się w dużym stopniu na wyczuciu, taryfotwórcy, który to czynnik odgrywa tu rzekomo większą rolę, niż wyniki badań ekonomicznych i wszelkie cyfrowe uzasadnienia. Nie będę przeczył, iż intuicja w tej, jak w każdej innej działalności, jest pomocna i może doprowadzić do osiągnięcia dobrych wyników, nie mógłbym się jednak zgodzić na to, aby przy ustalaniu taryf wystarczające było opierać się tylko na intuicji. Nowoczesne metody badań ekonomicznych pozwalają na osiąganie wyników liczbowych, budzących większe zaufanie od głośnych przewidywań.

Do czynników, które należy brać pod uwagę przy ustalaniu poziomu i rozmiarów różniczkowania taryf należą: **przedmiot i rozmiary przewozów, koszty własne przewozów i ew. planowany zysk, zdolność, wzgl. skłonność płatnicza za usługi przewozowe osób, korzystających z tych usług, koordynacja przewozów i taryf oraz względy polityki gospodarczej i społecznej.**

Dla ułatwienia zadania pomiję sytuację, jaka istnieje w odniesieniu do nowobudowanego, wzgl. rozpoczynającego swą działalność przedsiębiorstwa przewozowego, bez szkody zresztą dla wyników, gdyż nowe przedsiębiorstwa przewozowe powstają obecnie bardzo rzadko, a nawet w przypadkach ich powstawania mają możliwość wzorowania się na wynikach przedsiębiorstw istniejących.

Jeżeli chodzi o przedsiębiorstwo przewozowe pracujące już pewien okres czasu, to posiada ono **statystykę przewozów**, obrazującą przedmiot, rozmiary, kierunki i odległości przewozów, a w każdym razie powinno taką statystykę bieżącą prowadzić i wykorzystywać ją zarówno dla celów polityki taryfowej, jak i dla ustalania planów przewozów, planów finansowo-gospodarczych, dla obrachunku kosztów własnych i ogólnej racjonalizacji swej pracy. Przedsiębiorstwo takie nie powinno zadowalniać się zresztą tylko posiadaniem danych o wykonanych przewozach, lecz powinno badać również istniejące i przewidywane potrzeby i dążyć do ich całkowitego zaspokojenia. W tym celu przedsiębiorstwo przewozowe prowadzi stałą obserwację rozwoju życia gospodarczego i społecznego kraju i w oparciu o analizę sytuacji, istniejącej w okresach ubiegłych, oraz przy uwzględnieniu przewidywanego wzgl. planowanego rozwoju, **ustala plan przewozów na przyszłość.**

Plan ten obejmuje w zależności od rodzaju pracy przedsiębiorstwa przewozy osób, bagażu, towarów, ew. także poczty, oraz przewozy gospodarcze i służbowe, wykonywane dla własnych potrzeb eksploatacyjnych. Pożądane jest przy tym możliwie najdalej idące wyszczególnienie, czyli rozbiecie przewozów według ich rodzaju i odległości. W przewozach osób wskazane jest rozbiecie ogólnej ilości pasażerów na stałe dojazdy do pracy i szkół, odbywające się przeważnie na bliskich odległościach, przejazdy na wczasy i na urlopy pracownicze, przejazdy wojska i funkcjonariuszów państwowych, przejazdy własnych funkcjonariuszów przedsiębiorstwa i t.p. z podaniem przeciętnej odległości przejazdu w każdej grupie, a przy udoskonalonej statystyce, z rozbięciem przejazdów każdej grupy na strefy odległościowe. Tonaż przewozu towarów rozkłada się zwykle na poszczególne rodzaje towarów, w każdym zaś z tych rodzajów na kierunki i odległości przewozu. Oddzielnie ujmuje się ponadto przewozy służbowe, wykonywane dla własnych potrzeb eksploatacyjnych przedsiębiorstwa, przewozy gospodarcze, wykonywane dla potrzeb inwestycyjnych przedsiębiorstwa i ew. przewozy wojskowe.

Takie rozbiecie przewozów zarówno w statystyce, jak i w planowaniu, jest pożądane przede wszystkim z uwagi na odmienne stawki taryfowe, stosowane zwykle przez przedsiębiorstwo przewozowe do poszczególnych grup pasażerów lub towarów, niezależnie od innych celów.

Znajomość rozmiarów przewozów jest niezbędna m. in. do określenia kosztów ich wykonania. Jeżeli chodzi o okresy wsteczne, to **obrachunek kosztów własnych przewozów** może być wykonywany z dość dużą ścisłością na podstawie statystyki i księgowości przedsiębiorstwa przy zastosowaniu opracowanych naukowo metod tego obrachunku. Metody te mogą być stosowane także do przewozów planowanych na okresy przyszłe z uwzględnieniem ew. odchyień w poziomie płac pracowniczych i cen materiałów eksploatacyjnych oraz w rozkładach jazdy itp. W większości przypadków ustalane są przede wszystkim globalne koszty własne, czyli rozchody przedsiębiorstwa przewozowego, a następnie jednostkowe koszty poszczególnych świadczeń, jak koszt wykonania jednego pasażerokilometra, jednego tonokilometra netto i brutto na przeciętną odległość i na inne odległości przewozu. Koszty te pożądane jest różniczkować ponadto w zależności od szybkości przewozu, od wielkości przesyłek, masowości przewozów, kierunków itp.

Niezależnie od tego koszty dzielą się na całkowite i częściowe, te ostatnie zaś na koszty przeciętne zależne tylko od ruchu, koszty dodatkowych przewozów, nie wymagających zwiększania kursującego taboru itp.

Posiadając przeciętny całkowity koszt własny przewozu, który musi być pokryty, możemy po ew. dodaniu do niego planowanego zysku określić **przeciętny poziom taryfy przewozowej** zarówno osobowej, jak i towarowej. Taryfę tę odpowiednio do kształtowania się kosztów własnych możemy zróżniczkować najprzód według odległości przewozu, tj. w kierunku pionowym. Wyniki obrachunku kosztu własnego w komunikacji kolejowej wykazują dość duży udział w koszcie ogólnym kosztów niezależnych od ruchu i od odległości przewozu. Te rodzaje kosztów wpływają na regresję jednostkowego kosztu całkowitego, następującą wraz ze wzrostem odległości, co streszcza się w krótkim ujęciu, **im dalej — tym taniej**. Odpowiednio do takiego kształtowania się kosztów własnych układane są zwykle taryfowe tabele opłat, których stawki absolutne nie wzrastają proporcjonalnie do odległości przewozu, lecz z pewną stopniową regresją. Podobnie kształtują się koszty własne i taryfy w żegludzie śródlądowej; natomiast w komunikacji samochodowej koszt własny jednostki przewozu wzrasta prawie proporcjonalnie do odległości, co powinno znaleźć swój wyraz w budowie taryf tych przedsiębiorstw.

Pomiędzy kształtowaniem się kosztów jednostkowych przewozu osób i towarów w kierunku pionowym, tj. według odległości, istnieje pewna różnica, polegająca na tym, iż koszty własne w ruchu osobowym wykazują mniejszą regresję odległościową od kosztów ruchu towarowego. Takie kształtowanie się kosztów przewozu osób daje podstawę do stosowania proporcjonalnej taryfy osobowej, o ile inne względy nie wpływają decydująco na korzyść regresji.

Przechodząc z kolei do **różniczkowania stawek taryfowych w kierunku poziomym**, należy wziąć pod uwagę, iż różniczkowanie to oparte jest w mniejszym tylko stopniu na kosztach własnych, w większym natomiast stopniu na zdolności, wzgl. skłonności płatniczej za usługi przewozowe, wykazywanej przez osoby, korzystające z tych usług.

Jeżeli chodzi o ruch osobowy, to wygodniejsze urządzenia wagonów klasy 2 lub 1 powodują niewątpliwie wyższe koszty własne kolei lub innych przedsiębiorstw przewozowych od kosztów urządzeń wagonów klasy 3. Ponadto słabsze wykorzystanie wagonów i przedziałów klasy 2 i 1 pod względem frekwencji w porównaniu z wykorzystaniem miejsc w klasie 3 wpływa również i to w znacznym stopniu na podwyższenie kosztu 1 osobokilometra klasy 2 i 1. Ustalenie jednak wyższej taryfy np. dla klasy 2 o 50%, zaś dla klasy 1 o 100% od cen biletów klasy 3 uzależnione jest od równoczesnego istnienia wyższej skłonności płatniczej pasażerów za wygodniejszy przejazd. W przypadku braku takiej skłonności różniczkowanie stawek taryfy osobowej według klas nie byłoby celowe.

Dodatek taryfowy za przyspieszenie przejazdu natomiast oparty jest na wyższej skłonności płatniczej pasażerów za przejazd szybszy w stosunku do przejazdu z szybkością zwykłą. Koszt własny nie odgrywa w danym przypadku roli czynnika decydującego, gdyż pociąg pociąg pociąg, unikając zatrzymywania się na wielu pośrednich stacjach, osiąga oszczędności na swych kosztach, które to oszczędności mogą pokryć koszty przyspieszenia biegu pociągu.

Przy przewozie towarów **koszt własny jest podstawą do różniczkowania poziomego stawek taryfowych według wagi przesyłek**. W przypadku pełnego wykorzystania ładowności wagonu, koszt przewozu tegoż wagonu rozkłada się na większą ilość jednostek wagi towaru, niż to jest możliwe przy częściowym wykorzystaniu ładowności. Doświadczenie wykazuje, iż najsiabiej wykorzystywane są wagony przeznaczone do przewozu przesyłek drobnych, co pociąga za sobą odpowiednio wysoki koszt własny jednostkowy przewozu tych przesyłek. Odpowiednio do takiego kształtowania się kosztów własnych różniczkowane są stawki taryfowe na przewóz tego samego towaru. Stawki te są najwyższe dla przesyłek drobnych, przy czym możliwe jest tu jeszcze w zakresie samych przesyłek drobnych stosowanie kilku stopni stawek, np. dla przesyłek o wadze do 500 kg, do 1000 kg, do 3000 kg; następnie stawki spadają wraz ze wzrostem wagi przesyłek. W taryfach kolejowych przyjęte normy wagi: 5, 10 i 15 ton; najniższe są stawki dla przesyłek o wadze co najmniej 15 ton.

Poza tym koszt własny nakazuje pobieranie dodatku taryfowego za przewóz drobnych przesyłek, składających się z **towarów przestrzennych** (w taryfie PKP dodatek ten wynosi 50%) oraz za **przewóz w wagonach krytych** takich towarów, których właściwości nie wymagają krytego wagonu i które kolej uprawiona jest przewozić w wagonach niekrytych (10%).

Należy tu nadmienić, iż różniczkowanie stawek taryfowych w zależności od wagi przesyłek, mianowicie stosowanie stawek niższych za większą wagą, stwarza zachętę dla nadawców do przesyłania jednorazowego większych partii towarów, podobnie jak pobieranie dodatku taryfowego za użycie wagonu krytego powstrzymuje nadawców od korzystania z takich wagonów przy przesyłkach niewrażliwych na wpływy atmosferyczne.

Jeżeli chodzi o różniczkowanie taryf towarowych (w kierunku poziomym) według wartości handlowej towarów, to **czynnikiem decydującym jest tu skłonność płatnicza nadawców, wzgl. odbiorców przesyłek**, lub według utartego wyrażenia — zdolność płatnicza to-

warów. Koszt własny przewozu wagonu cukru i wagonu węgla kamiennego jest jednakowy lub prawie jednakowy; nieznaczna różnica w koszcie może wynikać tylko z użycia do przewozu cukru wagonu krytego, gdy węgiel przewożony jest z reguły w wagonach niekrytych. Natomiast wartość handlowa wagonu cukru jest około 100 razy większa od wartości wagonu węgla, zaś rozpiętość pomiędzy cenami innych towarów bywa jeszcze większa. Stosowanie taryfy opartej na koszcie własnym przewozu zwiększonym o planowany zysk obciążałoby nadmiernie towary tanie, a masowe, niekiedy ponad 100% ich wartości handlowej i utrudniłoby ich przewóz, równocześnie zaś spowodowałoby niewykorzystanie większej zdolności płatniczej nadawców towarów drogich. Dlatego też przede wszystkim względny polityki gospodarczej, a zwłaszcza polityki cen, jak i następnie interesy przedsiębiorstw przewozowych, zabiegających o możliwie dużą ilość przewozów, przemawiają za stosowaniem taryf zróżniczkowanych „ad valorem“, czyli taryf dostosowanych w pewnym stopniu do wartości handlowej przewożonych towarów. Koleje żelazne od początku swego istnienia były przygotowane pod względem technicznym do przewozu artykułów masowych i były zainteresowane w masowości przewozów, które dają najniższy koszt własny, liczony na jednostkę przewozu. Z tych względów, jak również z uwagi na potrzeby życia gospodarczego, koleje żelazne od początku stosowały taryfy zróżniczkowane „ad valorem“ i ten system taryf stosowany jest do dziś na wszystkich kolejach kuli ziemskiej.

Praktyczne rozwiązanie różniczeki „ad valorem“ polega na **zaszeregowaniu poszczególnych towarów do odpowiednich klas taryfowych** odpowiednio do hierarchii cen według z góry ułożonego klucza. Chodzi tu przede wszystkim o klasy zasadnicze dla przesyłek wagonowych, przesyłki drobne bowiem składają się zwykle z cenniejszych towarów, wobec czego potrzeba różniczkowania taryf jest w odniesieniu do tych przesyłek mniejsza.

Nasuwa się teraz zagadnienie, jaka powinna być ilość zasadniczych klas taryfowych dla przesyłek wagonowych i jaka rozpiętość pomiędzy poszczególnymi klasami, a zwłaszcza pomiędzy klasą najwyższą (najdroższą) i najniższą (najtańszą).

W okresie monopolowego stanowiska kolei w dziedzinie przewozów istniała dość duża swoboda w tym zakresie. Kolej mogła wówczas ustalać i pobierać dowolnie niemal wysokie stawki za przewóz towarów najcenniejszych i następnie stawki te odpowiednio zmniejszać dla towarów tańszych aż do granicy kosztu własnego przewozów. Górną granicą poziomu taryfy dla artykułów drogich mogła być wówczas poza skłonnością płatniczą (praktycznie różnicą cen) tylko ewent. konkurencja taryfowa innych kolei, dróg wodnych, wzgl. konkurencja przewozów konnych, ta ostatnia nie groźna dla dalszych odległości i dla masowych towarów. Ukazanie się i rozpowszechnienie samochodu zmuszą kolej do poważniejszego liczenia się z tym konkurentem, co znajduje swój wyraz przede wszystkim na odcinku taryfowym. Obecnie znajdujemy się już w okresie powszechnego zrozumienia konieczności harmonizacji przewozów wszystkimi środkami komunikacji, czego wstępnym warunkiem jest harmonizacja (koordynacja) taryf.

Samochód nie jest, jak wiadomo, przystosowany do tak masowych przewozów, jak kolej żelazna, jest

natomiast dostatecznie przystosowany do przewozu towarów cenniejszych, które dostarcza bezpośrednio z domu do domu. Okoliczność, iż przedsiębiorstwa samochodowe nie różniczkowały dotychczas swych taryf według wartości handlowej towarów, wpłynęła na obniżkę poziomu najwyższych klas taryf kolejowych. Górna granica taryf obu środków przewozowych, tj. kolei i samochodu, powinna być ustalona na poziomie jednakowym wzgl. zbliżonym. Ew. różnica pomiędzy poziomami taryf na korzyść samochodu nie powinna przekraczać różnicy w ocenie wartości świadczeń przewozowych obu środków komunikacji ze strony osób korzystających z tych świadczeń.

Przy obniżonej górnej granicy taryf kolejowych rozpiętość pomiędzy stawkami klasy najwyższej i najniższej wynosi obecnie w taryfie PKP przeciętnie 4 : 1. Taryfy samochodowe i wodne mogą mieć w przejściowym stadium swego rozwoju rozpiętość mniejszą, pod względem poziomu zaś — odpowiednio do kosztów własnych — taryfy samochodowe grawitować powinny ku wyższym, taryfy wodne zaś — ku niższym klasom zasadniczym taryfy kolejowej.

Ilość klas taryfowych, mieszcząca się w granicach pomiędzy klasą najwyższą i najniższą, jest sprawą mniejszej wagi: względny praktyczne przemawiają za małą ilością klas, jaką znajdujemy w taryfie polskiej (7), niemieckiej (7) i czeskiej (8). Spotyka się jednak również taryfy o znacznie większej ilości klas co jest uzasadnione tylko przy istnieniu dużej rozpiętości pomiędzy klasą najwyższą i najniższą.

Rozpiętość pomiędzy poszczególnymi klasami zależy jest od ilości klas; w taryfie PKP rozpiętość na przeciętnej odległości 300 km wynosi w 6 klasach w przybliżeniu 4 : 3,5 : 2,9 : 2,2 : 1,5 : 1. Do układu tego nie wchodzi klasa 7 dla zbóż i przetworów młynarskich o mniejszej degresji stawek, niż w pozostałych klasach.

Wypowiedziane wyżej uwagi dotyczą budowy zasadniczych klas taryfowych dla przesyłek wagonowych zwyczajnych. Jeżeli chodzi o opłaty za **przesyłki pospieszne**, to są one pod względem poziomu wyższe, odpowiednio do wyższej wartości usługi polegającej na dostawie towaru do odbiorcy w skróconym terminie. Towary dzielą się pod względem szybkości przewozu na dwie zasadnicze grupy, a mianowicie: na takie, które znoszą tylko szybki przewóz, jak łatwo psujące się środki żywności, i na takie, które mogą być przewożone również z szybkością zwyczajną. Dla pierwszych wystarcza ustalić tylko jeden rodzaj opłat, dla drugich wchodzi pod uwagę dwa rodzaje opłat, za przewóz zwyczajny i pospieszny.

Odnosnie do poziomu opłat poszczególnych klas taryfowych zasadniczych w stosunku do kosztu własnego — teoria i praktyka uczą, iż klasa najniższa powinna pokrywać koszt własny całkowity, zaś klasy pozostałe powinny dać pewną nadwyżkę wpływów ponad koszt własny. Uzyskana przez przedsiębiorstwo przewozowe, stosujące taki układ taryf, nadwyżka wpływów nad wydatkami może stanowić planowany zysk, lub może być obrócona na zniżki taryfowe dla towarów małowartościowych albo też w pewnych częściach może służyć obydwu celom równocześnie.

Przeгляд taryf towarowych różnych kolei wykazuje, iż różniczkowanie opłat przewozowych zawarte w klasach zasadniczych nie jest zwykle wystarczające dla potrzeb życia gospodarczego. Dla wielu towarów,

zwłaszcza małowartościowych zachodzi potrzeba wprowadzenia niższych od opłat klas zasadniczych bądź to w celu potaniaenia produkcji (taryfy surowcowe), bądź też dla obniżki cen płaconych przez spożywców krajowych, lub dla poparcia eksportu, zdobycia tranzytu itp.

Wynikiem tych potrzeb jest wprowadzenie pewnej ilości **taryf specjalnych (stałych) lub wyjątkowych (czasowych)**, których opłaty są niższe od opłat klas zasadniczych. Według przedwojennego układu taryfy PKP ok. 90% tonażu przewozu towarów korzystało z obniżonych opłat przewozowych w postaci taryf specjalnych i wyjątkowych. Taryfy na poszczególne towary różniczkowane były ponadto według kierunków przewozu, przy czym ze specjalnej preferencji taryfowej korzystał eksport przez porty polskiego obszaru celnego. W okresie powojennym, przy niskim poziomie taryfy w latach 1945, 1946 i pierwszym kwartale 1947 r. (mnożnik 6 zastosowany do stawek przedwojennych klas zasadniczych), konstrukcja taryfy była prosta, taryfy specjalne i wyjątkowe nie istniały (poza taryfą specjalną na przewóz węgla i mialu węglowego), jako nie mające wówczas uzasadnienia ekonomicznego. Dopiero z chwilą wprowadzenia z dniem 1. 4. 1947 nowego poziomu taryfy, opartego na mnożniku 30 w stosunku do przedwojennych klas zasadniczych, wprowadzono pewną ilość taryf wyjątkowych, mianowicie na przewóz podstawowych surowców dla przemysłu ciężkiego (węgiel, rudy, złom) niektórych wytworów tego przemysłu (żelazo surowe i handlowe, rury) podstawowych artykułów spożywczych (ziemniaki, żyto, mąka, żytnia, kasza, jaja, mleko, ryby), pasz objętościowych (słoma, siano), materiałów budowlanych (kamienie, piasek, żwir, glina, wapno, cement, cegła), nawozów sztucznych itp. Taryfy te miały przede wszystkim na celu ułatwienie zaopatrzenia w odnośne towary rynku krajowego; większość taryf wyjątkowych miała charakter tzw. taryf wewnętrznych, niektóre z nich obowiązywały również na import odnośnych towarów z zagranicy; dla eksportu wprowadzono taryfy wyjątkowe jedynie na węgiel, mial i koks węglowy.

W ostatniej zmianie taryfy towarowej PKP, przeprowadzonej z dniem 1. 1. 1948 r., podwyższono stawki klas zasadniczych, równocześnie zaś utrzymano dla potrzeb gospodarczych kraju większość opłat przewozowych na poziomie poprzednio obowiązującym w postaci taryf specjalnych. W ten sposób objęto taryfami specjalnymi wszystkie towary, lecz nie we wszystkich kierunkach przewozu.

Ten układ taryf, uzasadniony zniszczeniami wojennymi gospodarki krajowej ma nadal charakter tymczasowy; nie pokrywa on kosztów własnych kolei związanych z przewozem towarów i powinien być wraz z planowym rozwojem gospodarczym likwidowany przez stopniową redukcję ulg, zawartych w taryfach specjalnych i wyjątkowych. Istniejąca obecnie duża rozpiętość pomiędzy opłatami najwyższej klasy zasadniczej wagonowej I-iej i opłatami najniższej taryfy wyjątkowej np. na węgiel kartkowy uniemożliwia koordynację taryf kolejowych z taryfami samochodowymi i wodnymi.

Taryfy specjalne i wyjątkowe powinny dotyczyć tylko pewnych towarów lub pewnych kierunków przewozu; zbyt silna rozbudowa tych taryf, rozszerzenie ich na większość przewozów, wskazują wprawdzie na

podążanie kolei za potrzebami życia gospodarczego, z drugiej strony jednak zacierają przejrzystość taryfy i wprowadzają utrudnienie z jej korzystania zarówno dla personelu przedsiębiorstwa przewozowego, jak i dla klientów.

Jeżeli chodzi o poziom taryf specjalnych i wyjątkowych w stosunku do kosztu własnego przewozu, to pewna ich ilość może schodzić do poziomu kosztu ruchowego, o ile koszty stałe, przypadające na te przewozy, znajdują pokrycie we wpływach z innych przewozów. Natomiast stosowanie taryf, nie pokrywających nawet kosztów zależnych od ruchu, oznacza, iż przedsiębiorstwo przewozowe dopłaca do odnośnych świadczeń przewozowych na korzyść przemysłu lub konsumenta; organizacje gospodarcze, korzystające z danych usług przewozowych, poprawiają swoje wyniki finansowo-gospodarcze kosztem przedsiębiorstwa przewozowego, co nie znajduje uzasadnienia choćby ze względu na poprawną rachunkowość przedsiębiorstw. Rachunkowość ta winna ujmować rzeczywiste wyniki pracy tych przedsiębiorstw i dawać możliwość oceny tych wyników. Deficytowych pozycji w działalności przedsiębiorstw wykluczać nie należy, gdy ogólne względy gospodarcze lub społeczne wymagają wykonania danych usług według specjalnie niskich cen, warunkiem jednak powinno być utrzymanie równowagi finansowej przedsiębiorstw, a prócz tego rejestrowanie kwot deficytu z odnośnych świadczeń.

Odkładając szczegółowe omówienie układu taryf kolejowych i taryf innych przedsiębiorstw przewozowych do oddzielnego referatu, pragnę na razie w ogólnych jedynie zarysach wspomnieć o postulatach, jakim powinny odpowiadać taryfy z punktu widzenia dobra ogólnego.

Zadaniem taryf z punktu widzenia dobra ogólnego jest umożliwienie wykonania przewozów koniecznych, umożliwienie w znaczeniu ekonomicznym (nie technicznym) równomiernego rozprowadzenia dóbr wśród społeczeństwa w celu zaspokojenia potrzeb jednostek i wyrównania cen. Zadanie to powinno być wykonane przy równoczesnym utrzymaniu samowystarczalności finansowej przedsiębiorstw przewozowych. Teoria i praktyka wskazują na to, iż jedynie taryfa różniczkowana według odległości przewozu i zdolności płatniczej za usługi przewozowe, wykazywane przez osoby korzystające z tych usług (opłaty ad valorem), przy uwzględnieniu kosztu własnego przewozu i zasad koordynacji taryf i przewozów odpowiada najlepiej postulatowi dobra ogólnego.

Jeżeli chodzi o poziom taryfy, to na tym miejscu powtórzę jeszcze, iż za wysoki poziom wpływa hamująco na przewozy, utrudnia zatem równomierne rozprowadzenie dóbr, za niski poziom zaś wywołuje częściowo te same skutki, co i gospodarka beztaryfowa, tj. zbędne przewozy, wzrost ogólnych kosztów przewozów i zużywanie na pokrycie dodatkowej sumy kosztów przewozu pewnej ilości dóbr, które mogłyby być obrócone na zaspokojenie innych potrzeb z większą korzyścią dla ogółu.

5. Tezy polityki taryfowej.

Na podstawie podanych wyżej rozważań, jakkolwiek nie są one zupełnie wyczerpujące, można zaprojektować następujące tezy polityki taryfowej dla poszczególnych środków przewozowych.

1) Taryfy kolei żelaznych.

- a) Polityka taryfowa kolei żelaznych, jako fragment polityki gospodarczej i społecznej kraju, dąży do uwzględnienia w układzie i poziomie taryf potrzeb finansowych kolei z jednej strony oraz potrzeb jak również możliwości płatniczych życia gospodarczego i społecznego z drugiej strony.
- b) Z punktu widzenia potrzeb finansowych kolei przeciętny poziom taryf powinien być taki, aby przy danych rozmiarach przewozów kolej mogła osiągnąć wpływy wystarczające do pokrycia swych kosztów eksploatacyjnych oraz planowanego zysku.
- c) Dla osiągnięcia wpływów, o których mowa pod literą b), oraz w uwzględnieniu potrzeb życia gospodarczego i społecznego — kolej stosuje różniczkowy system taryf zasadniczych. Różniczkowanie stawek taryfowych na przewóz towarów uzależnia się m. in. od cen towarów, wagi przesyłek i szybkości ich dostawy (różniczka pozioma) oraz od odległości przewozu (różniczka pionowa). Ceny biletów na przejazd osób różniczkuje się w/g wygody (klas wagonów), szybkości oraz odległości przejazdu.
- d) Jeżeli różniczkowanie opłat taryfowych, zawarte w schemacie klas zasadniczych, nie jest wystarczające w stosunku do potrzeb życia gospodarczego i społecznego, kolej stosuje odchylenia od opłat normalnych w postaci taryf ulgowych (specjalnych lub wyjątkowych), wprowadzanych w myśl wytycznych polityki gospodarczej i społecznej.
- e) Ilość i rozmiary ulg taryfowych, o których mowa pod literą d), nie powinny naruszać opłacalności przedsiębiorstwa kolejowego; dla zachowania tego warunku poziom najniższych normalnych klas opłat w taryfie towarowej i osobowej powinien pokrywać koszt całkowity przewozu oraz planowany zysk, zaś poziom taryf ulgowych nie powinien schodzić w zasadzie poniżej kosztów ruchomych, w wyjątkowych zaś wypadkach — poniżej kosztów dodatkowych (częściowych).
- f) Przy układzie taryf kolejowych należy brać pod uwagę konieczność ich koordynacji z taryfami komunikacji samochodowej i wodnej.

2) Taryfy samochodowe.

- a) Polityka taryfowa w zakresie przewozów samochodowych powinna opierać się na podobnych zasadach jak polityka taryfowa kolei żelaznych (pkt. 1) z następującymi odchyleniami:
- b) Ze względu na małe rozmiary i krótkie odległości przewozów, oraz na charakter przesyłek, zawierających zwykle towary cenniejsze, wskazane jest mniejsze zróżniczkowanie poziome stawek taryf towarowych w/g cen towarów i mniejsza rozpiętość pomiędzy stawkami klasy najwyższej i najniższej od stosowanej w taryfach kolejowych; z wymienionych wyżej względów i ponadto wobec udziału kosztów niezależnych od odległości przewozu (kosztów odprawy) wskazana jest budowa stawki taryf osobowych i towarowych proporcjonalna do odległości przewozu.
- c) Odpowiednio do wyższej oceny przewozu samochodowego przez osoby zainteresowane w prze-

wozie, będącej następstwem szybkiej i bezpośredniej dostawy z domu do domu, jak również w dostosowaniu do wyższego kosztu własnego przewozu, od kaszu własnego kolei, wskazane jest stosowanie wyższego poziomu taryf samochodowych od poziomu taryf kolejowych; takie rozwiązanie idzie również po linii koordynacji taryf i przewozów.

- d) Ze względów wymienionych pod literami b) i c) ilość i rozmiary ulg taryfowych od opłat zasadniczych powinny być w taryfach samochodowych mniejsze, niż w taryfach kolejowych.
- e) W miarę rozwoju przewozów samochodowych pod względem rozmiarów i odległości powinno następować zbliżenie układu i poziomu taryf samochodowych i kolejowych.

3) Taryfy żeglugi śródlądowej.

- a) Taryfy żeglugi śródlądowej powinny być oparte na podobnych zasadach, jak taryfy kolejowe z niżej podanymi odchyleniami.
- b) Poziom taryf żeglugowych powinien być niższy od poziomemu taryf kolejowych odpowiednio do mniejszej wartości powolnego przewozu wodnego oraz do niższych kosztów tego przewozu.
- c) Wobec ograniczenia przewozów wodnych głównie do towarów tanich, a masowych, pod uwagę wchodzić może mniejsza ilość klas niż w taryfie kolejowej; ze względów podanych pod b) redukcji powinny podlegać klasy najdroższe.

4. Taryfy lotnicze.

- a) Wysokie koszty przewozów lotniczych przy nieosiągniętej szybkości, lecz równoczesnym ograniczonym zakresie relacji i tonażu przewozu, stawiają na razie taryfy lotnicze poza układem taryf pozostałych środków komunikacji.
- b) Przy ustalaniu poziomu taryfy lotniczej należy dążyć do pokrycia kosztów tego ruchu: dla osiągnięcia tego celu i w oparciu o specyficzne cechy przewozów lotniczych należy w taryfie wykorzystywać maksymalną skłonność płatniczą za przewóz przy zasadniczym wykluczeniu różniczkowania taryf oraz ulg taryfowych. Ew. ulgi taryfowe mogłyby być przyznawane tylko w ramach kalkulacji handlowej np. wzamian za stałość pewnych przewozów.
- c) Zbliżenie do układu i poziomu taryf kolejowych może się stać aktualne w przyszłości po osiągnięciu większego rozwoju i obniżeniu kosztów tego przewozu.

Podane wyżej omówienie oraz wytyczne polityki taryfowej przedsiębiorstw przewozowych mają charakter dość ogólny; proponuję potraktować je jako materiał do dyskusji, z której mogą się wykrystalizować tezy dokładniej sprecyzowane i lepiej odpowiadające potrzebom dobra ogólnego oraz duchowi czasu.

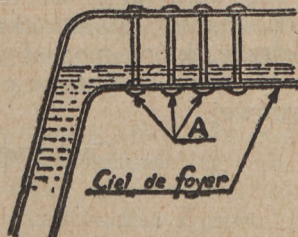
Jeżeli chodzi o techniczne rozwiązanie układu taryf poszczególnych środków komunikacji z uwzględnieniem potrzeb koordynacji przewozów, to będzie ono wynikać z zasad ogólnych; po ustaleniu zasad ogólnych rozwiązanie to będzie ułatwione.

Przegląd prasy zagranicznej

BADANIE PRZYCZYN WYBUCHÓW KOTŁÓW PAROWOZOWYCH

Zwykle przyczyną wybuchu kotła parowozowego jest przypadkowe obniżenie się poziomu wody powodujące intensywne ogrzanie się podniebienia skrzyni ogniowej, które wywołuje utratę należytej wytrzymałości tworzywa blachy.

Mimo to często, w praktyce, powstają trudności przy odtwarzaniu rzeczywistego stanu i przebiegu wypadku.



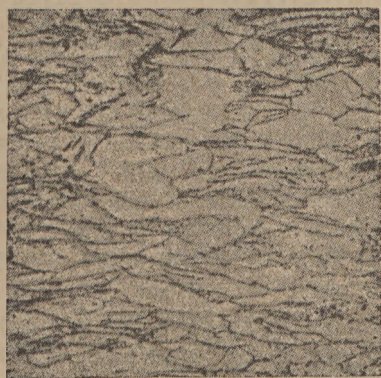
Rys. 1.

Przerwane blachy mogą zachować normalny wygląd bez śladów utlenienia od strony wody. Zniknięcie kamienia kotłowego zwykle towarzyszące wybuchowi kotła na skutek uderzenia ogniowego nie jest dostatecznym dowodem w przypadku kotłów na ogół mało zanieczyszczonych kamieniem. Słowem nieraz trudno stwierdzić, że brak wody istotnie miał miejsce.

Przedmiotem niniejszego przykładowego badania jest metoda pozwalająca na usunięcie wątpliwości co do rzeczywistego braku wody.

Rys. 1 ukazuje skrzynię ogniową o podniebieniu zawieszonym na pionowych zespórkach z nitowanymi łbami.

Rys. 2 przedstawia strukturę łba zespórki, gdzie łatwo zauważyć, że ziarna są wydłużone na skutek zmiażdżenia tworzywa podczas kształtowania łba.

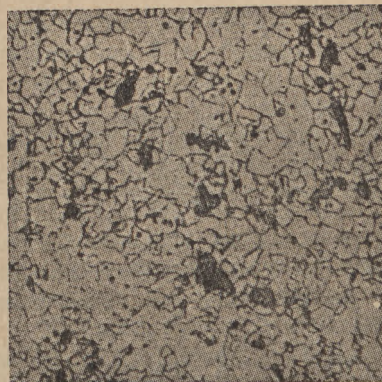


Rys. 2.

Rys. 3 przedstawia strukturę tegoż łba ogrzanego do 500° C przy braku wody. Widzimy wyraźną zmianę budowy tworzywa. Znikła wydłużona budowa ziaren. Nastąpiła ponowna krystalizacja, tzn. powstały drobne ziarna.

Wobec tego powzięto myśl zbadania tworzywa łbów zespórek podniebnych parowozów, które uległy wypadkowi wybuchu kotła, oraz znalezienia zależności między zmianą struktury tworzywa a czasem nienormalnie wysokiego ogrzania podniebnych blach skrzyni ogniowej przed wybuchem kotła.

Okazało się, że można ściśle określić temperaturę nadmiernego ogrzania blachy i czas ogrzewania na podstawie zmian struktury wewnętrznej tworzywa. Można z pewnością twierdzić, że naprzykład: blacha została ogrzana do 600° C, że ogrzanie było miejscowe i przy braku wody. Liczne doświadczenia wykaza-



Rys. 3.

ły, że obecność drobnych ziaren w tworzywie łbów zespórek od strony ognia jest niewątpliwym dowodem istnienia nadmiernego miejscowego nagrzania podniebienia.

Wniosek ostateczny można sformułować jak nżej: przemiana struktury tworzywa główek zespórek nitowanych z gruboziarnistej w drobnoziarnistą dowodzi nienormalnie wysokiego nagrzania blach podniebienia skrzyni ogniowej na skutek braku wody, tzn. obniżenia się poziomu wody w kotle wywołującego obnażenie podniebienia.

Należy tutaj jedynie zastrzec, że twierdzenie to jest ważne wyłącznie dla zespórek z łbami nitowanymi i nie odnosi się do zespórek z nakrętkami.

S. S.

METRO W SZTOKHOLMIE

W czasopiśmie szwedzkim „Teknisk Tidskrift” Nr 34 — 1947 p. Stig Samuelson opisuje główne zarysy projektu kolei podziemnej w stolicy Szwecji. Kolej ta ma usprawnić komunikację między różnymi częściami miasta. Budowę już rozpoczęto. Przyszła kolej składać się będzie z dwóch linii przechodzących pod miastem i mających połączenia z liniami na przedmieściach. Jedna z nich będzie z północy na południe, mając połączenie z zachodu i północno-zachodu z Nockeby, Hässelby i dalej z linią Huvudsta i na południu z liniami z Örby, Soderton i Skarpnack. Całkowita długość (wyłączając linię Huvudsta) w tym stanie około 35 km toru podwójnego. Pomiędzy Fridhemsplan i Ringvagen kolej przebiegać będzie w tunelu częściowo wykonanym metodą wykopu otwartego (później przykrytego), częściowo sposobem minerskim. (sztolnią). Tunel będzie miał 7,6 m szerokości i 4, 25 m wysokości. Pomiędzy stacjami Centralen i Munkbron tunel będzie szedł pod rzeką, natomiast pomiędzy Munkbron i Slussen kolej przekraczać będzie wodę mostem, nawiązując do istniejącej linii Slussen — Ringvagen. System sygnalizacji umożliwi maksymalną przelotność 40 pociągów na godzinę w każdym kierunku. Każdy pociąg z 8 wa-

gonów, co umożliwi przewiezienie 46000 pasażerów/godzinę.

Szybkość handlowa wyniesie około 35 km/godzinę na liniach podmiejskich i 30 km/godzinę w mieście, maksymalna zaś szybkość 71 km/g i 61 km/g.

Z tego wolno sądzić, iż w 30 min. można będzie się dostać z najdalej położonej stacji do centrum miasta. Przeciętna odległość pomiędzy stacjami ca. 700 m w centrum i 910 m na przedmieściach.

Długość peronów 145 m, pozwalająca na przyjęcie pociągu złożonego z 8 wagonów. Szerokość peronów 6—9 m na przedmieściach i 8—10 m w centrum miasta. Dojście do stacji w zwykły sposób, tzn. z poziomu ulicy tunelem do kas biletowych, stąd przejście na perony. Przewiduje się ruchome schody. Pomieszczenia służby kolejowej obok kas biletowych.

Szerokostopowe szyny przymocowane elastycznymi gwoździami do drewnianych podkładów zapewnią stateczność toru. Podkłady ułożone zostaną na warstwie podsypki kamiennej grubości 50 cm. Wagony 17 m długości, 2,70 m szerokości i 3,66 m wysokości pomieszczą około 125 pasażerów przy 48 miejscach siedzących. Spodziewają się, że pierwsze pociągi ruszą na przedmieściach południowych jeszcze w roku 1949.

„Civil Eng“ — luty 1948 r.
Rs.

FRANCUSKIE. PAROWOZOWNIE

Podczas wojny francuskie koleje mocno ucierpiały, głównie na skutek bombardowań lotniczych, a szczególnie przed samym lądowaniem Aliantów w 1944 r. M. inn. uległy zniszczeniu parowozownie o łącznej powierzchni około 250.000 metrów kw. Służba techniczna Francuskich Kolei Narodowych przygotowała plan odbudowy, decydując redukcję ilości parowozowni i standaryzację projektów. Kwadratowe parowozownie popularne we Francji po Pierwszej Wojnie Światowej są zastąpione obecnie przez kołowe parowozownie. Szczegóły tego typu podaje M. R. Lewi w „Travaux“, listopad 1947. Rozróżnia się dwa typy standardowych parowozowni: z 29-cio względnie z 33,6-metrowymi stanowiskami. Parowozownie zaprojektowano w ten sposób, by można było natychmiast usunąć dym i parę przez chwytnie ich w punkcie powstawania. Parowozownia normalna ma 48 stanowisk rozłożonych promieniście dokoła obrotnicy. Charakterystyczne wymiary są następujące: wewnętrzny promień 36,6 m, grubość ściany wewnętrznej 61 cm, długość dołu roboczego 25 m, grubość ściany zewnętrznej 66 cm. Przedsiębiorstwa wykonujące budowę zobowiązano do wykonania możliwie najlepszego oświetlenia i skutecznego odprowadzenia dymu i pary. Stosownie do warunków obecnie istniejących we Francji, zobowiązano przedsiębiorców do maksymalnej oszczędności materiałów budowlanych: beton był ściśle określony jako materiał konstrukcyjny. Parowozownia jest wyjątkowo dobrze oświetlona, gdyż 75% ścian zewnętrznych jest oszklonych. Celem zmniejszenia kosztów budowy szereg części betonowych przefabrykowano. Dach spoczywa na trzech rodzajach słupów. Wewnętrzne słupy podpierają odpo-

wiednią część dachu, tak jak i stalowa konstrukcja zamykająca stanowiska parowozów. Pośrednie słupy podpierają dach oraz konsole, na których ułożone są szyny dźwigów ruchomych. Na każdy wewnętrzny słup przypada trzy słupy zewnętrzne. W ten sposób możliwym jest usunąć słup znajdujący się w środku toru, bez narażenia stateczności parowozowni, jak tylko zachodzi potrzeba stworzenia dodatkowego dojścia. Zewnętrzne słupy i żebra dachu były prefabrykowane. Płyty dachowe wykonano z żelbetu. Zagadnienie usunięcia dymu i pary z parowozowni wymagało specjalnej uwagi. Osiągnięto to przez szerokie nakrycie stanowisk, które odprowadza wydzieliny przez stałą wentylację. Dobre światło naturalne dochodzi do każdego stanowiska przez oszkloną ścianę zewnętrzną, która może być stale oczyszczana ruchomą szczotką poruszającą się po ciągłej kolejce jednoszynowej.

„Civil Eng“ — luty 1948
Rs.

ROBOTY BUDOWLANE NA BŁOTNYCH TORFOWISKACH POD SZCZECINEM

Przejście autostrady przez rz. Odrę pod Szczecinem należy do nadzwyczajnych prac budowlanych wykonanych w 1934—1935 r. przez b. Zarząd Kolei Rzeszy.

Zadanie polegało na budowie 2 mostów przez rz. Odrę (Zachodnią i Wschodnią) ogólnej długości 428 m i nasypu długości 3,5 km szerokości 25 m na torfiastych trzęsawiskach niziny Nadodrzańskiej; głębokość trzęsawiska wynosiła 10 m i więcej.

W celu wzniesienia nasypu statecznego było konieczne zupełne usunięcie torfu w miejscu budowy nasypu tak, aby nasyp spoczął na dnie mineralnym błota.

Z punktu widzenia techniki inżynierskiej — samo usunięcie torfu należało do wielkich przedsięwzięć. Aby tego dokonać zastosowano do bagrowania torfu mechanizm o specjalnej konstrukcji. Użyto dużego statku morskiego, na którym został umocowany ruchomy N ó z - k o l o s; tenże, przy pomocy silnika parowego o mocy 2000 K.M., przecinał warstwę torfu na długości całej drogi — 3,5 km. Ta gigantyczna maszyna wyjmowała dziennie przeciętnie 15.000 m³ torfu i usuwała zwięzłą masę torfową przy pomocy ssącego rurociągu na odległość 100 m, skąd następnie torf był przeżucany dalej.

W ciągu wielu miesięcy pracy wyzarł ten potwór szeroką i głęboką drogę wodną przez Nadodrzańskie błoto na trasie przyszłej autostrady, po przeoraniu terenu, na miejsce noża-kolosa została wbudowana potężna pompa ssąco-tłocząca z wysuniętym przewodem rurowym, która z innego miejsca refulowała czysty piasek z wodą. Nóż szuflowy wydobyl 2000000 m³ szlamu torfowego, a dla wypełnienia utworzonego kanału — trzeba było dostarczyć 3000000 m³ czystego piasku.

W trakcie wykonywania tej gigantycznej pracy powstało z jednej strony nasypu sztuczne jezioro, po drugiej zaś stronie wyłonił się stały ląd, na którym zamiast kwaśnych traw błotnych wyrosły cenne pasze dla bydła.

Prześwit otworu środkowego w moście przez Odrę miał 84 m, dwóch bocznych po 60 m. Otwór środkowy mostu przez rz. Reglicę długości 224 m miał prześwit 99 m, a boczne otwory po 63 m. Wysokość żeglowna mostu — około 12 m.

Przy budowie tych mostów były duże trudności z fundamentowaniem filarów, a w szczególności przy czółka. Wypadło opuszczać kesony do 18 m poniżej poziomu wody, ażeby dotrzeć do twardego gruntu.

Z wydawnictw

Polskie Prawo Komunikacyjne (w zarysie) napisał dr Władysław Namysłowski, prof. Uniw. M. Kopernika w Toruniu. Stron 159. — Toruń 1948 r.

W skromnych rozmiarach treści autor pragnął omówić całość polskiego prawa komunikacyjnego, obejmującego: prawo drogowe, prawo kolejowe, prawo żeglugi morskiej, prawo żeglugi śródlądowej, prawo lotnicze i prawo pocztowo-telekomunikacyjne.

W Polsce znajomość prawa komunikacyjnego na ogół jest słabo rozpowszechniona a literatura z tej dziedziny bardzo uboga w przeciwieństwie do niektórych krajów, jak Anglia, Francja, Włochy, Niemcy, Stany Zjednoczone A. P., gdzie ta dziedzina wiedzy znajduje chętnych adeptów a przy wyższych uczelniach istnieją i rozwijają się specjalne studia wiedzy komunikacyjnej, poświęcające wiele uwagi prawu komunikacyjnemu.

Nauka polska nie zdobyła się dotychczas na systematyczne opracowanie pełnego systemu polskiego prawa komunikacyjnego, albo wyczerpującego i aktualnego zarysu. Prawo komunikacyjne nie jest reprezentowane na żadnej katedrze uniwersyteckiej. Jest to dziedzina prawa skomplikowana o bardzo rozległej problematyce i stosunkowo dość zmienna.

Dlatego omawianą pracę prof. Namysłowskiego trzeba uznać za krok prawdziwie pionierski, jakkolwiek z pewnych względów nie może być zaliczona do rzędu doskonałych. Wykazuje ona pewne braki, które jednak nie mogą poddać w wątpliwość jej wartości w zakresie encyklopedycznego zorientowania czytelnika w ogólnym obrazie prawa komunikacyjnego, w szczególności dotyczyć to może studentów niektórych uczelni w kraju, pozbawionych w zupełności podręcznika tego rodzaju.

Przed wszystkim sam tytuł zapowiada więcej niż zawiera treść i przez to nie jest ściśły. Autor nie podaje dokładnej definicji pojęcia komunikacji i transportu wskazując jednocześnie cel prawa komunikacyjnego w słowach:

a) organizować techniczne środki komunikacyjne i zespoły osobowe do ich obsługi stosownie do potrzeb państwa i jego społeczności państwowej, następnie

b) zapewnić bezpieczeństwo życia i mienia przez uregulowanie i czuwanie nad ruchem środków przewozowych na drogach lądowych, wodnych i powietrznych, w końcu

c) uregulować korzystanie z urządzeń komunikacyjnych przez państwo i jednostki.

W następstwie tak pojętego prawa komunikacyjnego jest stwierdzenie, że „prawo komunikacyjne jest przede wszystkim prawem organizacyjnym a w drugim dopiero rzędzie prawem regulującym życiowe przejawy jednostek w odniesieniu do środków komunikacyjnych”.

Poważne jednak zastrzeżenie można by wysunąć przeciw tezie autora, że „pierwszym prawem komunikacyjnym, jakie w historii ludzkości powstało, jest prawo pocztowe”. Zanim nastąpiło lub nastąpić mogło przesyłanie wiadomości na odle-

Przed opuszczaniem kesony musiały być wprawdzie utworzone na sztucznych wysepkach, skąd były swobodnie opuszczane.

Tworzenie wysepek było związane z dużymi trudnościami. Jedną z nich została uzyskana przez sypianie piasku pomiędzy żelazne ściany szczelne, inne — przez wybagrowanie torfu i narzucenie czystego piasku.

A. T.

(V.t.W. Nr 13 — z dnia 25.III. 1936 r.).

głość przy pomocy gońców pieszych lub jezdnych, musiały istnieć pewne utarte szlaki, jak ścieżki, trakty naturalne, pozostające pod ochroną prawa zwyczajowego, do którego musiano się stosować pod naciskiem siły, reprezentowanej przez plemiona, wodzów albo władców. Dalszym etapem był zapewne rozwój prawa pocztowego, które mogło rozwijać się na tle już istniejącego prawa drogowego, obejmującego również wody śródlądowe.

Dowodów na to dostarczają pisma takich autorów jak: Strabo, Plinius, Herodot, Caesar, Tukidydes, Paulus Diaconus, Marco Polo, a można też znaleźć potwierdzenie tego w zachowanych papirusach egipskich i kodeksie Hammurabiego.

Przechodząc do omówienia dalszej treści należy zauważyć, że Dział I pod tytułem „Prawo drogowe” obejmujący podstawowe wiadomości o drogach publicznych daje wystarczający pogląd na obowiązujące w tej dziedzinie polskie przepisy prawne, które już obecnie są przestarzałe i w wielu wypadkach zbyt odległe od wymogów rzeczywistości, gdyż większość z nich pochodzi z lat 1920/1921.

Z dziedziny ruchu pojazdów mechanicznych na publicznych drogach w bardzo małym stopniu uwzględniono aktualne przepisy powojenne. Pominęto też prawne podstawy rozwoju Państwowej Komunikacji Samochodowej.

Jednym z najszczerzejszych pod względem treści jest Dział II, obejmujący najobszerniejsze rzeczowo „Prawo Kolejowe”. Jest to wielka dziedzina prawa i dzieli się na:

krajowe i międzynarodowe prawo kolejowe,
publiczne i prywatne prawo kolejowe,
osobowe i rzeczowe prawo kolejowe,
organizacja przedsiębiorstwa P. K. P.
przepisy ruchu, sygnalizacji, utrzymania i budowy nawierzchni, finansowo-budżetowe, przewozowo-taryfowe, sanitarno-kolejowe itp.

Względnie wyczerpująco opracowany jest Dział III, „Prawo Żeglugi Morskiej” i Dział IV, „Prawo Żeglugi Śródlądowej”.

Dział IV zasługiwał na szersze uwzględnienie, a to z uwagi na włączenie Odry do naszego systemu komunikacyjnego. Aby uprzytomnić, jak obszerny materiał obejmuje prawo o Żegludze Śródlądowej, wystarczy podać następujący pełny zbiór przepisów tego prawa, które autor tylko w drobnej części uwzględnił:

Prawo publiczne:

- 1) Rozporządzenie Prezydenta R. P. z dn. 6. III. 1928 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych z późniejszymi zmianami.
- 2) Rozporządzenie Ministra Komunikacji z 23. III. 1934 r. o uprawianiu żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych.

- 3) Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 30. X. 1933 r. o patentach żeglarskich z późniejszymi zmianami.
- 4) Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 30. III. 1934 r. w sprawie patentów statkowych.
- 5) Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 12. XII. 1933 r. o patentach retmanskich.
- 6) Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 29. III. 1933 r. o pobieraniu opłat od statków, łodzi, tratw i spustu drzewa luźnego oraz za specjalne świadczenia na śródlądowych drogach publicznych żeglownych i splawnych.
- 7) Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 22. VI. 1935 r. o rejestracji statków i łodzi żeglugi śródlądowej.
- 8) Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 21. VII. 1935 r. o spuszczeniu drzewa luzem na wodach publicznych śródlądowych.
- 9) Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 7. II. 1930 r. o statystyce ruchu towarów na drogach wodnych śródlądowych.
- 10) Okólnik Min. Kom. Nr 67 z dn. 4. III. 1938 r. w sprawie statystyki ruchu statków.
- 11) Okólnik Min. Kom. Nr 25 z dn. 16. II. 1938 r. w sprawie wykazów przedsiębiorstw żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych.
- 12) Okólnik M.R.P. z dn. 3k. VII. 1923 r. w sprawie przewozu osób wojskowych.
- 13) Okólnik M.R.P. z dn. 13. II. 1926 r. w sprawie zakazu składania drzewa na obszarze przepływu wielkiej wody.
- 14) Okólnik M.R.P. z dn. 15. V. 1930 r. w sprawie prawa karnego za przekroczenia żeglugowe.
- 15) Okólnik M.R.P. z dn. 29. XII. 1931 r. w sprawie ścieżek i dróg holowniczych.
- 16) Rozporządzenie Prezydenta R. P. z dn. 24. II. 1930 r. w sprawie wymiaru i sposobu umieszczania bandery i flagi na statkach i łodziach państwowego zarządu rzeczno-żeglownego.
- 17) Konwencja dotycząca pomierzania statków żeglugi śródlądowej podpisana w Paryżu 27. XI. 1925 r.
- 18) Konwencja Barcelońska o wolności tranzytu, podpisana dn. 20. VI. 1921 r.
- 19) Rozp. Ministra Komunikacji z dn. 20. IV. 1933 r. o pomierzaniu statków żeglugi śródlądowej.

Prawo prywatne:

- 1) Rozdział VII prawa handlowego zawierający w art. 613 do 629 przepisy dotyczące przewozu.
- 2) Rozdział VI K.P.C. zawierający w artykułach 741 do 756 przepisy dotyczące egzekucji z handlowych statków morskich i statków żeglugi śródlądowej.
- 3) Ustawa z dn. 15. VI. 1895 r. o żegludze na wodach śródlądowych.
- 4) Ustawa z dn. 15. VI. 1895 r. o stosunkach prawnych wynikających ze splawu rzekami, utrzymana na mocy art. XXVIII przepisów wprowadzających Polski Kodeks Handlowy.

Dział V, obejmujący „Prawo Lotnicze“ podaje zwięzłą lecz wyczerpującą charakterystykę tego prawa i może w dostatecznym stopniu wprowadzić czytelnika do poznania tej gałęzi prawa.

Ostatni wreszcie Dział VI, „Prawo Poczto-Telekomunikacyjne“ w granicach szczupłej rozmiarami treści nie daje pełnego obrazu tego prawa. I tu, jak przy prawie kolejowym, można zauważyć iż jest to wielka dziedzina prawa komunikacyjnego, której autor poświęcił stosunkowo mniej uwagi, aniżeli na to zasługuje to prawo.

W ogólności zarzuca się, że praca omawiana, jakkolwiek napisana przystępnie i interesująco, ma charakter powierzchownej i ogranicza się do ogólnego streszczenia a niekiedy raczej wymieniienia tylko różnych przepisów prawa komunikacyjnego. Mimo tego może posłużyć jako pożyteczne kompendium, gdyż autor niewątpliwie miał na względzie zapalenie poważnej luki, która daje się odczuwać wśród uczącej się młodzieży. Dla praktyka nie może omawiana książka stanowić wystarczającego i niezbędnego „vademeum“. Można ją jednak uznać za niezbędny materiał podstawowy i drogowskaz dla przyszłej pracy tego rodzaju, którą zapewne autor lub inni w przyszłości uzupełnią, rozwiną i podbudują własnymi koncepcjami prawnymi, dając pełnowartościowe i oczekiwane dzieło o polskim prawie komunikacyjnym.

T. B.

Kronika

TRZYLETNIA DZIAŁALNOŚĆ BIELSKIEJ KOLEI ELEKTRYCZNEJ

Pod przymusowym Zarządem Państwowym Ministerstwa Komunikacji

I. Wstęp.

Dnia 14 lutego 1945 r., w 12 godzin po opuszczeniu Bielska przez wojska niemieckie, Bielska Kolej Elektryczna została przejęta pod Tymczasowy Zarząd Państwowy przez Pełnomocnika Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów. Pozostały w stanie nienaruszonym: zuryty i przestarzały tabor tramwajowy, zabudowania, oraz puste magazyny. Sieć tramwajowa została w 80% zniszczona przez działania wojenne. Posiadany przed wojną bogaty tabor autobusowy został wywieziony w 1939 roku do Rumunii, skąd nie powrócił.

W czasie okupacji komunikację autobusową prowadziły samochody Niemieckie Poczty Wschodniej.

Dzięki ofiarnej pracy 33 pracowników Bielskiej Kolei Elektrycznej, oraz dzięki ocaleniu urządzeń podstacji prostownikowej na terenie elektrowni, ruch tramwajowy został wznowiony dnia 27 lutego 1945 r.

Eksploatacyjna długość trasy tramwajowej: dworzec kolejowy Bielsko — Las Cygański, wynosi ca 4,8 km. Linia jednotorowa, o prześwicie 1000 mm, z 3-ma mijankami na trasie,

przechodzi przez teren m. Bielska, oraz 2-ch osad: Kamienica i Mikuszowice (mapka).

Charakter ruchu: przejazdy pracownicze — w dni robocze, oraz turystyczne — w niedziele i święta (głównie w sezonie letnim).

Stan taboru tramwajowego przedstawiał się następująco:

11 wozów silnikowych, zdalnych do ruchu — 8,

12 wozów doczepnych, zdalnych do ruchu — 10,

6 wozów doczepnych towarowych, zdalnych do ruchu.

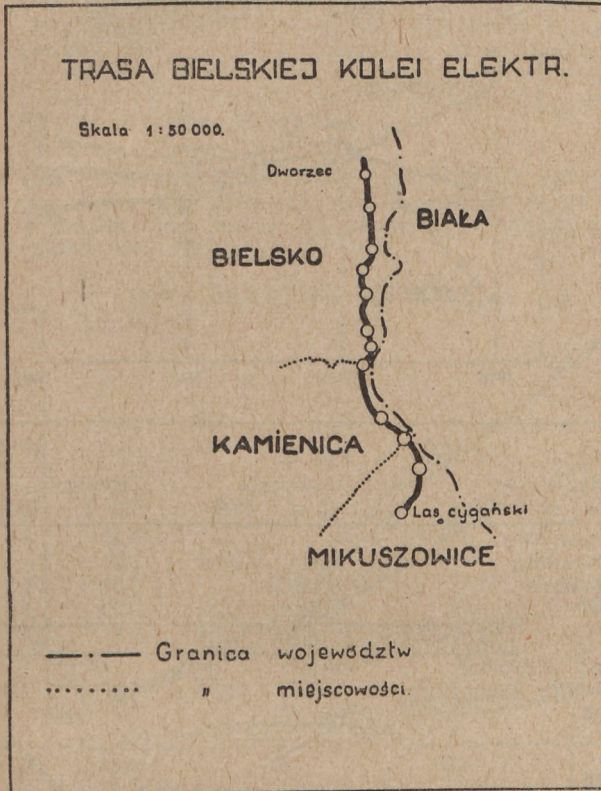
Wiek przejętego taboru wynosił około 30 — 50 lat, a wskutek rabunkowej gospodarki niemieckiego zarządu w czasie okupacji, stan techniczny wozów przedstawiał się opłakanie. Wynikiem złego stanu wozów było wycofywanie z ruchu 2 — 3 wozów dziennie (celem doraźnej naprawy), oraz stałe awarie na zasilaczach podstacji prostownikowej.

Całe wpływy z eksploatacji tramwajów w pierwszym półroczu 1945 r. były wydatkowane na zaliczkowe wynagrodzenie personelu i doraźny zakup niezbędnych materiałów.

II. Działalność Przymusowego Zarządu Państwowego

Dnia 24 lipca 1945 r. został ustanowiony Przymusowy Zarząd Państwowy Ministerstwa Komunikacji nad przedsiębiorstwem, zwanym w pełnym brzmieniu: „Bielsko-Bialska S-ka Elektryczna i Kolejowa S. A.“.

Na tie opisanych powyżej warunków eksploatacyjnych, sytuacja, w jakiej Zarząd, składający się z 2-ch przedstawicieli M. K., Dyrektora eksploatacyjnego i 2-ch przedstawicieli Rady



Zalagowej, rozpoczął swoją działalność, wydawała się niemal beznadziejna, zwłaszcza, że Min. Komunikacji nie przewidywało udzielenia żadnych dotacji dla podtrzymania przedsiębiorstwa.

Aczkolwiek Bielska Kolej Elektryczna jest przedsiębiorstwem małym i wyłącznie lokalnego znaczenia, to jednak ze względu na ogólnopolskie znaczenie m. Bielska, jako ośrodka przemysłu tekstylnego, nie zniszczonego przez działania wojenne, sprawne działanie tego jedyne podówczas środka lokomocji było sprawą nie tylko ambicji Zarządu, lecz bardzo ważnym czynnikiem odbudowy przemysłu polskiego.

Gospodarka przedsiębiorstwa musiała oprzeć się:

1. na samowystarczalności pod względem finansowym,
2. na zorganizowaniu komunikacji pod względem technicznym,
3. na dokonywaniu niezbędnych inwestycji, dla wypełnienia zwiększających się zadań komunikacyjnych.

Sporządzony plan gospodarczy na 2-gie półrocze 1945 r. opierał się na przewidywaniu wzrostu wpływów, wobec stopniowego uruchamiania przemysłu tekstylnego m. Bielska i Białej, na powrocie starych i dopływie nowych pracowników, dzięki którym można było skompletować personel ruchu, zorganizować personel warsztatowy i administrację przedsiębiorstwa.

Z całym uznaniem należy podkreślić ofiarności pracowników B. K. E., na których barki spadł w tym okresie cały ciężar doprowadzenia przedsiębiorstwa do stanu, umożliwiającego dalszą racjonalną egzystencję.

Nie było to jednak zadanie łatwe i proste, gdyż zaniedbanie techniczne wozów wpływało na zwiększenie kosztów eksploatacji do tego stopnia, że współczynnik eksploatacji tramwajów za rok 1945 wyniósł zaledwie 0,95.

W roku 1945, z inicjatywą pracowników B.K.E., został zakupiony stary autobus marki Ford, który po gruntownym remoncie w warsztatach przedsiębiorstwa, rozpoczął komunikację na trasie Bielsko — Cieszyn, nawiązując do przedwojennej tradycji B.K.E.

Na zakup i remont pierwotnego autobusu została zaciągnięta krótkoterminowa pożyczka z K.K.O., w wysokości 200.000 zł., wobec braku odpowiednich funduszy z wpływów eksploatacyjnych. Dobry współczynnik eksploatacji tego autobusu pozwolił na terminową spłatę pożyczki i otworzył nowe perspektywy rozwoju komunikacji autobusowej na przyszłość.

Rok 1946 był rokiem stabilizacji gospodarczej przedsiębiorstwa. W tym roku przystąpiono do średnich napraw wozów tramwajowych, oraz dokonano zakupu 2-ch podwozi samochodowych i przebudowy jednego autobusu, uruchamiając go na linii Bielsko — Oświęcim. Zostały również unormowane place pracowników, na zasadzie umowy zbiorowej, na pewnym poziomie, jako uposażenie zasadnicze.

Celem ściślejszego zainteresowania pracowników wynikami ich pracy, oraz wprowadzenia dodatkowego wynagrodzenia, zależnego od stanu finansowego przedsiębiorstwa, Zarząd uchwalił wprowadzenie „premię eksploatacyjnej“, o zmiennej wysokości miesięcznej, zależnej od różnicy wpływów i wydatków eksploatacyjnych, w ściśle określonym procencie.

W uznaniu pracy Zarządu nad dokonaną stabilizacją przedsiębiorstwa, Min. Kom. przyznało średnio-terminową pożyczkę, w wysokości 1,5 mio złotych, na inwestycje. Z tej kwoty ca 60% zostało obrócone na zakup podwozi autobusowych.

Rok 1947 charakteryzują planowo przeprowadzone główne naprawy taboru tramwajowego, z przewinięciem uszkodzonych i zniszczonych silników trakcyjnych, oraz utworzenie własnego warsztatu karosorskiego, celem wykonywania karoseryj, do zakupionych z demobilu podwozi samochodów ciężarowych, oraz wykonywania nowych pudeł tramwajowych, celem wymiany zniszczonych i nadmiernie zużytych. Poza tym dokonano budowy dalszych 5 autobusów, tak że tabor autobusowy, w ilości 7 wozów, obsługiwał niemal wszystkie miejscowości podmiejskie, przewożąc głównie świat pracy przemysłu tekstylnego Bielska i Białej Krakowskiej. (mapka).

Pomimo wprowadzenia komunikacji autobusowej P.K.S., która w szybkim tempie rozwoju zaczęła wypierać autobusy B.K.E. z wypracowanych uprzednio linii, frekwencja w ruchu autobusowym była tak duża, że wozy B.K.E. kursowały stale przeciążone, co ujemnie odbijało się na ich stanie, a w konsekwencji koszty eksploatacji (głównie remonty) zwiększyły się znacznie, pomimo stosunkowo wykokiego udziału wpływu z autobusów (ca 40%), w ogólnych wpływach przedsiębiorstwa.



Równoległe ze zwiększającymi się wpływami, zwiększała się premia eksploatacyjna, oraz nastąpiła podwyżka zasadniczego uposażenia, na zasadzie nowej umowy zbiorowej. Przeciętny zarobek pracowników B.K.E. w 1947 r. wyniósł przeszło 2 razy więcej niż w roku 1946.

Rok bieżący stoi pod znakiem dalszego rozwoju przedsiębiorstwa. W tym roku nacisk położony jest głównie na tabor tramwajowy, wobec zwiększania się ilości przewozów.

Wobec rozwoju P.K.S., autobusowa komunikacja B.K.E. została ograniczona do przydzielonej koncesyjnie 1 linii turystycznej: Bielsko — Szczyrk.

Obecnie tabor autobusowy B.K.E. składa się z:

autobusów	— 5
ciągników	— 1
przyczepek	— 2

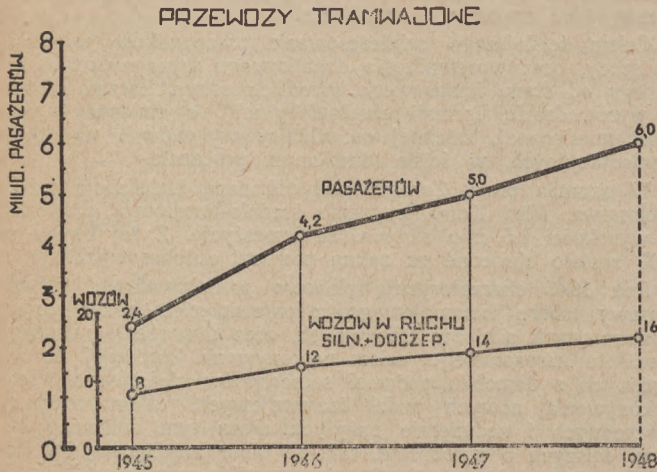
Stosunkowo wysoki współczynnik eksploatacyjny autobusów w 1947 r. był powodem przeprowadzenia reorganizacji taboru samochodowego do jednostek możliwie jednego typu, eliminując stopniowo jednostki bardziej zużyte i nieekonomiczne w eksploatacji.

III. Wyniki działalności

Za okres sprawozdawczy zostały osiągnięte następujące wyniki:

1. Komunikacja tramwajowa

Rozwój przewozów przedstawia Rys. 1.

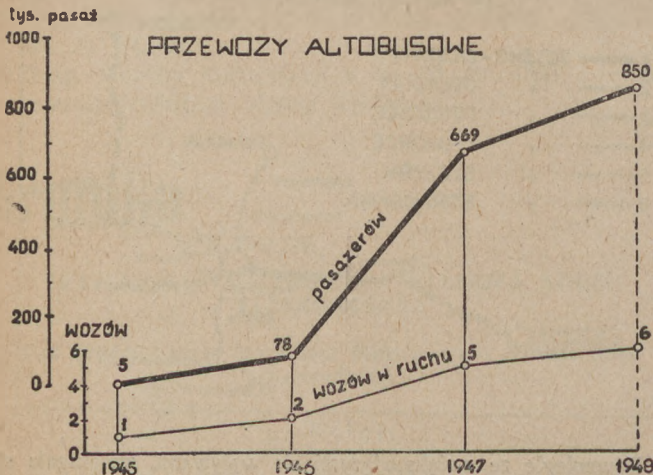


Rys. 1.

W porównaniu z rokiem 1946, ilość przewozów w 1947 wzrosła o 19%, a na rok 1948 przewiduje się wzrost o 43%. Dzięki przeprowadzonym głównym naprawom wozów tramwajowych (podwozie, silniki, instalacje), uzyskano w roku 1947 ca 2,5% oszczędności w zużyciu energii elektrycznej (kWh/wozokm), w stosunku do roku 1946, oraz została zwiększona pewność i regularność ruchu tramwajów. Obecnie wozy tramwajowe B.K.E. są w stanie przewieźć ca 6 mio pasażerów rocznie, uzyskując za rok 1947 obciążenie linii (pas/km) o ca 5 większe, niż czołowe przedsiębiorstwo komunikacyjne „Koleje Elektryczne Zagłębia Śląsko-Dąbrowskiego”.

2. Komunikacja autobusowa

Rozwój przewozów przedstawia Rys. 2.



Rys. 2.

W porównaniu z rokiem 1946, przewieziono autobusami B.K.E.: w roku 1947 prawie 9 razy więcej pasażerów, a na rok 1948 przewiduje się ca 11 razy więcej przewozów. Świadczy to o olbrzymim zapotrzebowaniu komunikacyjnym okolic m. Bielska, wywołanym brakiem innej dogodnej i szybkiej komunikacji, oraz przedstawia szerokie perspektywy komunikacji autobusowej na najbliższą przyszłość.

3. Współczynniki eksploatacyjne

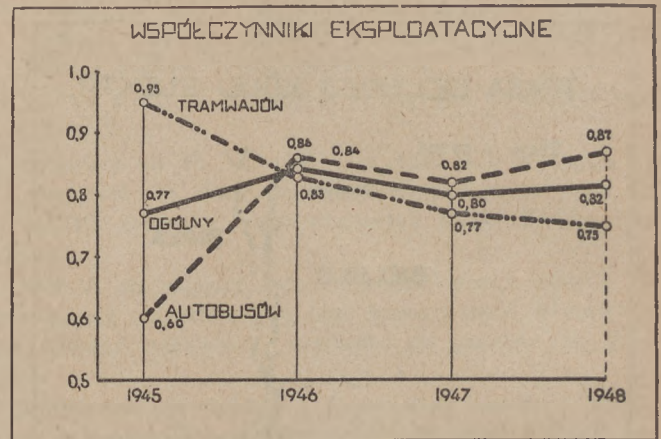
Przebieg ich w czasie przedstawia Rys. 3.

Są one miernikiem gospodarki przedsiębiorstwa. Z wykresu widać, że racjonalna konserwacja wozów tramwajowych przyniosła realne korzyści eksploatacyjne (ca 15% lepsze wyniki w 1948 w stosunku do roku 1946).

Pogorszenie wyników eksploatacyjnych autobusów jest wynikiem ich zużycia i podrożenia materiałów pędnych. Ogólny współczynnik eksploatacyjny przedsiębiorstwa stabilizuje się, po poprzednich wahanach, osiągając wartość 0,82.

4. Inwestycje

Na poprawę ogólnego stanu przedsiębiorstwa wpłynęły w bardzo dużym stopniu dokonane inwestycje (Rys. 4).

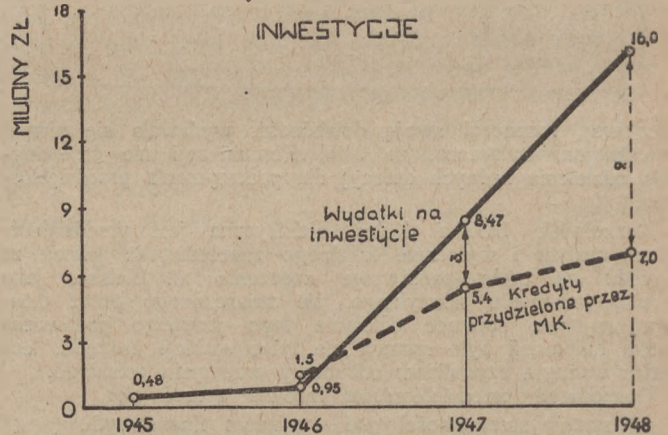


Rys. 3.

Inwestycje w mio złotych	Wykonano 1945 r.	Wykonano 1946 r.	Zapreliminowano 1947 r.	Zapreliminowano 1948 r.
1. tramwajowe	—	—	0,40	8,0
2. autobusowe	0,30	0,83	7,27	6,0
3. budowlane	0,14	—	0,51	1,0
4. inne	0,04	0,12	0,29	1,0
Razem:	0,48	0,95	8,47	16,0

Kredyty przyznane

przez Min. Komunikacji — 1,50 5,40 7,0



Rys. 4.

Z powyższego zestawienia widać, że dzięki racjonalnej gospodarce, przedsiębiorstwo było w stanie w latach 1945 — 1947 wydać na inwestycje z własnych funduszy, pochodzących z nadwyżek eksploatacyjnych, ca 2,5 mio złotych, preliniując na rok 1948 ca 9 mio złotych.

5. Wartość majątku przedsiębiorstwa.

(na podstawie bilansów, w mio złotych przedwojennych)

na 24.VII.1945 roku	1,67	100%
na 31.XII.1945 „	1,71	102%
na 31.XII.1946 „	1,75	105%
na 31.XII.1947 „	1,95	115%
na 31.XII.1948 „	ca 2,00	120%

Za 3-letni okres działalności P.Z.P. wartość majątku przedsiębiorstwa wzrosła o ca 20%.

6. Wynagrodzenia pracowników

Ponieważ rozwój przedsiębiorstwa i jego wyniki eksploatacyjne zależą od sprawnego działania i harmonijnej współpracy 2-ch czynników:

a) Zarządu

b) Załogi

przeło Zarząd zwrócił specjalną uwagę na sprawy socjalne. Wzrost wynagrodzeń pracowników przedstawia Rys. 5.

Oprócz wynagrodzenia zasadniczego i premii eksploatacyjnej pracownicy B.K.E. otrzymują:

a) zaopatrzenie żywnościowe w/g kartek M.K.

b) „ w węgiel

c) „ w mundury i ubrania robocze

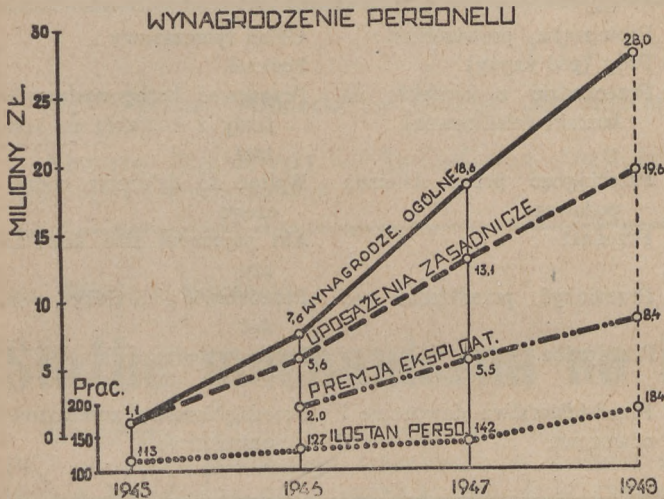
d) „ w buty i zelówki

- e) zapomogi bezzwrotne
- f) bezpłatne kolonie letnie dla dzieci, w ramach akcji kolonijnej R.T.P.D.

Zorganizowana w 1946 r., a odpowiednio wyposażona świetlica jest miejscem zebrań Załogi, Rady Załogowej, oraz służy pracownikom, jako miejsce wypoczynku i godziwej rozrywki (kino, biblioteka, czasopisma, fortepian, gry i tp.) Na terenie przedsiębiorstwa prowadzona jest wzorowa stółka, z której korzysta ca 95% pracowników, wydająca smaczne i obfite pożywienie.

7. Plany na rok 1948

Plan finansowo-gospodarczy na 1948 rok został opracowany pod kątem przewidzianych wzmoczeń przewozów tramwajowych, oraz nastawiony na wyłączną obsługę 1 linii autobusowej: Bielsko — Szczyrk.



Rys. 5.

Aby wypełnić zadowalająco te zadania komunikacyjne, przy braku nowego taboru, zarówno tramwajowego jak i autobusowego Zarząd postanowił:

- a) przebudowę 4-ch starych wozów tramwajowych (2 silnikowych i 2 doczepnych) we własnych warsztatach, z wymianą zużytych pudeł wagonowych. Przebudowa polegać będzie na wzmocnieniu starych podwozi lub wykonaniu

nowych, na wzmocnieniu starych resorów, remoncie silników i instalacji elektrycznej, oraz nałożeniu nowych pojemnych pudeł wagonowych, wykonanych całkowicie we własnym warsztacie karosarskim.

- b) zakupić z demobilu 3 ciężarowe podwozia samochodowe jednego typu i przerobić je na autobusy, wykonując karoserie we własnym zakresie,
- c) wymienić zużyty przewód jezdny na długości ca 2 km, oraz dokonać niezbędnej wymiany szyn,
- d) wprowadzić automatyczną sygnalizację świetlną w miejscach szczególnie niebezpiecznych dla ruchu tramwajowego,
- e) cały wysiłek techniczny skierować na usprawnienie komunikacji lokalnej i podmiejskiej, przez szybkie i sprawne usuwanie zakłóceń ruchowych, oraz sprawną i uprzejmą obsługę pasażerów.

Ponadto gorącym pragnieniem B. K. E. jest uruchomienie autobusowej komunikacji na szynach, na terenie Bielsko—Szczyrk, ze względu na duży ruch pracowniczy i turystyczny na tej linii. Zgodna opinia publiczna, Rady Narodowej m. Bielska, Związków Zawodowych i partji politycznych, domaga się jak najszybszego wprowadzenia nowego środka lokomocji. Zbyt wysokie koszty budowy nie pozwalają B. K. E. przystąpić do realizacji tego zagadnienia z własnych funduszy, bez przydziału odpowiednich kredytów państwowych lub samorządowych.

Na tle ścisłej i zgodnej współpracy Zarządu z zespołem pracowników, reprezentowanych przez 2-ch przedstawicieli Rady Załogowej, możliwe było osiągnięcie w okresie 3 lat tak poważnych wyników gospodarczych. Zgodna opinia poważnych znawców polityki komunikacyjnej potwierdza ogólne przekonanie społeczeństwa bielskiego, że B. K. E. wypełnia zadania komunikacyjne, tak w ruchu tramwajowym jak i autobusowym w 100% z wynikiem dobrym, stając się poważnym czynnikiem komunikacyjnym tamtejszego terenu i będąc częstokroć wzorem dla innych przedsiębiorstw komunikacyjnych.

Orzeczeniem Ministra Komunikacji Nr 8. z dnia 24 lutego 1948 r. Bielska Kolej Elektryczna przechodzi na własność Państwa.

Zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji z dnia 5 kwietnia 1948 r. przedsiębiorstwo zostaje przekazane Zarządowi Miejskiemu m. Bielska do eksploatacji.

Należy żywić nadzieję, że nowe przedsiębiorstwo komunikacyjne m. Bielska, pójdzie dalej w swoim dotychczasowym rozwoju, tak pod względem jakościowym, jak i pod względem zasięgu komunikacji nowymi środkami przewozowymi.

Inż. Władysław Józwiak

Dział językowy

Z PROTOKOŁÓW KOMISJI JĘZYKOWEJ MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Terminy, wyrazy i wyrażenia niewłaściwe i właściwe.

Niewłaściwe	Właściwe	Niewłaściwe	Właściwe
Parafa	Skrót podpisu, podpis skrócony	Plandeka	Opona
Parorozdzielczy mechanizm	Mechanizm rozrządu pary	Plantowanie gruntu	Równanie gruntu
Parowóz kompresor (przy badaniach oporu pociągu)	Parowóz oporowy	Plukanie kotłów	Mycie kotłów
Partycypować	Brać udział, uczestniczyć, podzielać co	Pobory	Placa, uposażenie (ale pobór podatków, daniny, pobór rekruta)
Passus (w tekście)	Ustęp, zdanie (w tekście)	Pociąg ciężarowy	Pociąg towarowy
Pasta do podłóg	Zaprawa do podłóg	Pociąg przygotowany do jazdy	Pociąg gotowy do jazdy
Pawęż (w znaczeniu droga do wiązania siana albo słomy na wozie)	Powiąz	Podawanie parowozów	Podstawianie parowozów (do pociągu)
Pełne wyzyskanie ładowności	Całkowite wyzyskanie ładowności	Podawanie wagonów na bocznicę	Podstawianie wagonów na bocznicę
Pełne kwalifikacje zawodowe	Wszelkie kwalifikacje zawodowe	Podawanie raportu	Składanie raportu
Perlustracja	Przeglądanie, przepatrywanie	Pod czymś rozumieć	Rozumieć przez coś
Personal, perzonał	Personel	Podejmuje się ruch	Otwiera się albo wznawia się ruch
Petarda	Splonka	Podejście drogi do stacji	Dojście drogi do stacji
Pikiet (długość)	Hektometr albo staja	Podeszwa fundamentu	Spód fundamentu
Pikiet (kołek, pal)	Znak hektometryowy lub znak stajowy	Podkłaa sprawy	Tło, podłoże sprawy
		Podlegać w pierwszym rzędzie, w drugim rzędzie	Podlegać bezpośrednio, pośrednio
		Pod naładunkiem i wyładunkiem postój	Postój przy ładowaniu i wyładowaniu

Niewłaściwe	Właściwe	Niewłaściwe	Właściwe
Podnoszenie pakunków (ze składu)	Odbiór, odbieranie pakunków	Prędkość pociągu, jazdy	Szybkość pociągu, jazdy (ze względu na powszechne użycie tego synonimu w kolejnictwie)
Podpadający pod pojęcie	Zawarty w pojęciu albo mieszczący się w pojęciu	Preszpan	Tektura prasowana
Podpołecenie	Polecenie szczegółowe	Pretekst	lepiej
Pod rygorem ukarania, kary	Pod groźbą kary	Pretensje odpisywać	Protokół Montreux
Pod słowem zarząd należy rozumieć	Przez słowo zarząd należy rozumieć	Prowadzić próbę	Proweniencja
Podwyższenie szyny zewnętrznej względem wewnętrznej	Przechył toru	Prowizoryczny, prowizorycznie	Prowizorka, prowizorium
Podział wagonów (w znaczeniu przeznaczenia wagonów do pewnych punktów)	Rozdział wagonów	Próg (pod szyny)	Przechodzić z kontaktu na kontakt (elektrowóz)
Pojaśnienie	Wyjaśnienie	Przeciagnąć przez dziennik podawczy	Przedakt
Pojedynczy (ubiór)	Prosty, skromny	Przedłożyć, przedkładać coś	Przedpróba
Pokrywanie potrzeb	Zaspakajanie potrzeb	Przedsiębiorstwo dowozowe i odwozowe	
Pomiędzy tym a tym zgodność	Zgodność tego z tym		
Po myśli pisma, przepisu	W myśl pisma, przepisu		
Ponaglenie	Przynaglenie		
Po osi toru	Na osi toru		
Postawić kogo pod dozór	Oddać pod dozór		
Postawić kogo w stan oskarżenia	Oskarżyć kogo o co, skarżyć kogo		
Posterunek zwrotnicowy	Posterunek zwrotniczy		
Postój pod na i wyładunkiem	Postój przy ładowaniu i wyładowywaniu		
Poszukiwanie za czymś	Poszukiwanie czegoś		
Poza tym (w znaczeniu innym niż położenie)	Oprócz albo prócz tego		
Poziomnica	Warstwica		
Powierzchnia obiegu obręczy kół	Powierzchnia toczna obręczy kół		
Prawo zabudowy na cudzym gruncie	Prawo budowania na cudzym gruncie		
Precyzja	Dokładność		
Predestynacja	lepiej		
Przeznaczenie			
Predyspozycja	lepiej		
	Uspobienie, skłonność		

Sprostowanie

W artykule Budowniczego A. Kozaka „Wykonanie robót ziemnych z ubijaniem“ w nr 4(34) „Przełądu Komunikacyjnego“ wkradły się niżej wyszczególnione omyłki drukarskie: na str. 168, szpalta lewa, wiersz 18 od góry, zamiast „rysy osi“, powinno być: „rysy po osi“; na str. 170, szpalta lewa, wiersz 14 od dołu, zamiast „rw = 1,580“, powinno być „rs = 1,580“; na str. 170, szpalta prawa, wiersz 13 od dołu „wzór arytmetyczny powinien brzmieć: $208 \times 3 \times 100 : 200 = 312 \text{ zł.} : \text{godz.}$, w zł. obiegowych zł. 312.—;“ na str. 171, szpalta prawa, wiersz 4 od góry powinno być „ $210 \times 8 = 1680 \text{ m}^2$ “; ta sama szpalta wiersz 13 od góry pierwsza liczba w mianowniku powinna być 24.000, zamiast 24.

Zakłady Elektro-Mechaniczne

Inż. Cz. Sadowski

Warszawa, Al. Jerozolimskie 41, tel. 8.77.78

produkują: Silniki elektryczne o specjalnym przeznaczeniu
 Próbniki do badania akumulatorów samochodowych, oraz próbniki uniwersalne dla potrzeb teletechniki, sygnalizacji i zabezpieczenia ruchu pociągów.
 Urządzenia probiercze do badania prądnic i rozruszników samochodowych.
 Urządzenia probiercze do badania cewek i rozdzielaczy zapłonu.
 Urządzenia probiercze do badania silników samochodowych.
 Urządzenia rozgłośnikowe na dworcach kolejowych.

Przedsiębiorstwo Budowlane

właśc. inż. HENRYK MARCHWICKI

Katowice, ul. Stalmacha 20

Wykonuje wszelkie roboty budowlane.