

P R Z E G L Ą D KOMUNIKACYJNY

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY ZAGADNIENIOM OGÓLNYM KOMUNIKACJI
ZASOPISMO RESORTU KOMUNIKACJI

2 (68)

LUTY

1951

ZAGADNIENIE CELOWOŚCI NASZYCH INWESTYCJI

Ustrój socjalistyczny może być zbudowany tylko na bazie zwiększenia, ulepszenia i rozszerzenia produkcji. Dopiero na takiej bazie ekonomicznej szybko rozwija się kultura socjalistyczna, wzrasta świadomość polityczna najszerzych mas.

Słuszne jest więc, że w Planie Sześcioletnim, planie budowy podstaw socjalizmu, inwestycje są zaplanowane bardzo szeroko i pochłaniają stosunkowo dużo sił roboczych, nakładów materiałowych i środków finansowych. Musimy bowiem w krótkim czasie nadrobić zacofanie na wespół kolonialnej gospodarki Polski przedwrześniowej, nie mówiąc już o zniszczeniach wojennych.

Inwestycje, które planujemy i realizujemy w resorcie komunikacji, pomagają nam w wypełnianiu zwiększonych na skutek naszego szybkiego rozwoju gospodarczego zadań usługowych. Czołowe nasze inwestycje w Planie Sześcioletnim są nierozłączną częścią całości planu inwestycyjnego kraju, ich celowość jest określona zasadniczymi postulatami rozwoju gospodarki ogólnonarodowej. Zadanie nasze sprowadza się w tym przypadku głównie do tego, aby wykonać je jak najlepiej, jak najoszczędniej i jak najprędzej osiągnąć przy ich pomocy efekty eksploatacyjne.

Nasza działalność inwestycyjna nie ogranicza się jednak do kilku zasadniczych największych kompleksowych obiektów. W poszczególnych pionach komunikacji, w poszczególnych przedsiębiorstwach planujemy oraz realizujemy dużą ilość stosunkowo drobnych inwestycji, których celem jest nieraz tylko odcinkowe usprawnienie naszej pracy. Nakłady na te inwestycje „drobne“ w sumie globalnej przekraczają nakłady na obiekty duże „zasadnicze“. Tutaj

właśnie zagadnienie celowości w zaprojektowaniu i jakości w wykonaniu staje w całej ostrości i wymaga od szerokiej rzeszy pracowników pełnego docenienia politycznego i gospodarczego znaczenia inwestycji, prawdziwie socjalistycznej troski o to, aby ani jeden dzień roboczy, ani jedna złotówka, ani jeden kilogram materiału nie został zmarnowany.

Na temat nowych budów, urządzeń, sprzętu słyszy się bardzo często i szeroko wiele uwag krytycznych, tak ze strony pracowników bezpośrednio zainteresowanych, jak i przygodnych obserwatorów. Świadczy to o tym, że ogół pracowników nie podchodzi do tych zagadnień obojętnie. Oczywiście część tych uwag krytycznych nie jest słuszna, wynika z niezajomości całości problemu, wynika ze starych nawyków i przyzwyczajęń. Większość jednak z nich zawiera cenny materiał rzeczowy i, jeżeli nawet nie jest w całości do przyjęcia, powinna być starannie przemyślana i wykorzystana. Konieczne jest to, gdyż stale narastające zadania inwestycyjne wciąż jeszcze powodują gorączkowość i szturmowość w pracy komórek inwestycyjnych, tak administracyjnych jak i projektodawczych. Konieczne jest to tym bardziej, że organizacyjnie słuszne wydzielenie tych komórek powoduje bardzo często niesłuszne nastawienie reszty pracowników pracujących w eksploatacji, którzy uważają, że—o ile inwestycje wyszły spod ich „kompetencji“,—nie mają obowiązku troszczyć się i bić o ich celowość i jakość. Mamy na przykład fakty, że wypadki mechanicznego skreślenia tytułów w wyższych instancjach są przyjmowane obojętnie i biernie.

Tymczasem w naszych warunkach — gdy wszyscy pragniemy, aby każda inwestycja da-

wała nam możliwie szybko efekt eksploatacyjny, gdy nie wolno nam dopuścić do najmniejszego nawet marnotrawstwa sił, czasu i środków — właściwe zaplanowanie i terminowa, właściwa jakościowo realizacja inwestycji, nawet tych „drobnych“, nie jest zadaniem łatwym.

Celowe zaplanowanie i wykonanie obiektu czy urządzenia powinno być rezultatem najkorzystniejszego rozwiązania szeregu współzależności, wnikliwej analizy szeregu czynników. Trzeba dokładnie zbadać, czy taka właśnie w tym miejscu, w tym czasie zaplanowana i wykonana inwestycja rozwiąże istotne i konkretne potrzeby. Trzeba dokładnie zbadać współzależność nakładów i efektu eksploatacyjnego, pamiętając, że większy zakres inwestycji, to większe nakłady, często późniejszy termin wykonania. Trzeba planując i realizując inwestycje zbadać najnowsze zdobycze techniki i nauki w danej dziedzinie. Trzeba wreszcie znać dokładnie miejscowe warunki pracy i świadomie dążyć, aby sposób rozwiązania inwestycji narzucał wprost lub co najmniej umożliwiał ulepszenie organizacji i metod pracy.

Musimy wreszcie zdawać sobie sprawę z tego, że nasze budowle, nasze urządzenia będą służyły ludziom w przyszłości, ludziom, którzy będą żyć i pracować już w ustroju socjalistycznym i wszystko, co będzie im służyć, powinno być w zgodzie nie tylko z treścią ich życia i ich nową świadomością, ale musi współdziałać aktywnie w ich rozwoju.

Tak pojętych zadań inwestycyjnych nie wykonają nawet najlepiej zorganizowane „piony“ inwestycyjne, biura projektów, komisje ocen i przedsiębiorstwa bez stałej współpracy i wymiany doświadczeń z jednostkami eksploatacyjnymi, bez żywego kontaktu i uważnego śledzenia opinii aktywu gospodarczego i społecznego resortu, w oderwaniu od zasadniczej treści i form życia całego społeczeństwa.

Wiemy dobrze, że obecny styl pracy jednostek inwestycyjnych jest jeszcze daleki od spełnienia tych postulatów. Wiemy, że nie zostały jeszcze na tym odcinku przezwyciężone trudności organizacyjne, nie wychowano jeszcze odpowiednich kadr.

Wiemy, że na umieszczenie jakiegoś tytułu inwestycyjnego w planie wpływa jeszcze często ambicja regionalna, upodobanie osobiste albo po prostu przypadek. Często obiekty dopasowuje się do kredytów lub odwrotnie. Często oprócz

nazwy nikt właściwie nie wie gdzie, co i w jakim zakresie ma być realizowane. Biura Projektów otrzymują często zupełnie niekonkretne założenia w spóźnionych terminach i gorączkowo starają się te opóźnienia odrobić, co praktycznie osłabia do minimum kontrolę jakości projektów. Wiemy, że system plac w tych biurach nie sprzyja koniecznym studiom, tak, że ostatnio niektóre oddziały studiów zostały tam nawet rozwiązane. Wiemy również, że praca Komisji Ocen Projektów Inwestycyjnych nie gwarantuje jeszcze dokładnej i szczegółowej analizy celowości inwestycji.

Dotychczas nie są jeszcze nigdzie badane i analizowane efekty eksploatacyjne już wykonanych inwestycji, choć taka analiza wykryłaby niewątpliwie błędy w planowaniu i w wykonawstwie — a wiemy również, że specyfika naszej produkcji usług nie pozwala na tak proste i oczywiste określenie efektu gospodarczego inwestycji, jak to jest na przykład możliwe po wybudowaniu fabryki. Wszystko to powinno wzmóc naszą czujność na tym odcinku, wzmóc naszą aktywność, aby nie dopuścić do przypadkowości i marnotrawstwa w naszej działalności inwestycyjnej.

„Przegląd Komunikacyjny“ w najbliższym kwartale chciałby zorganizować dyskusje na temat celowości i efektywności naszych inwestycji. Dlatego chętnie będzie zamieszczał uwagi, spostrzeżenia, doświadczenia i wnioski czytelników dotyczące całości lub fragmentów naszej działalności inwestycyjnej. Celem tego artykułu nie jest więc omówienie tego niezwykle szerokiego i poważnego zagadnienia, a tylko zwrócenie uwagi Czytelników i pobudzenie ich zainteresowania i inicjatywy w tym kierunku.

Na zakończenie trzeba zwrócić uwagę, że ostatnie nasze zasadnicze osiągnięcia gospodarcze, jak wprowadzenie stałej waluty i obniżka cen wielu towarów, w tym — co jest rzeczą charakterystyczną — głównie artykułów inwestycyjnych, wraz z szeregiem ważnych zarządzeń i zmian np. w systemie finansowania, daje duże możliwości usunięcia wyżej naszkicowanych błędów i braków. Szczególnie interesujące byłyby więc dla redakcji „Przeglądu“ wypowiedzi obrazujące, jaki jest ich wpływ w terenie i w jaki sposób walczymy dalej o celowe i pełne wykorzystanie środków inwestycyjnych dla osiągnięcia jak największych wyników rzeczowych i eksploatacyjnych.

MODERNIZACJA I POSTĘP TECHNICZNY W 6-LETNIM PLANIE INWESTYCYJNYM PKP

Autor niniejszego artykułu przedstawia na tle wzmózonych zadań przewozowych PKP w Planie 6-letnim najistotniejsze zagadnienia kolei, które dzięki zamierzonym inwestycjom, opartym na zasadniczych elementach modernizacji i postępu technicznego, znajdą właściwe rozwiązanie, przynosząc w efekcie poprawę wskaźników techniczno - eksploatacyjnych i obniżenie kosztów własnych kolei.

Zasadniczą treścią niniejszego artykułu jest omówienie najważniejszych zagadnień modernizacji i postępu technicznego, ujętych w sześcioletnim planie inwestycyjnym PKP, przedstawienie wpływających z tego korzyści eksploatacyjnych oraz uzasadnienie oparcia go na podstawowych założeniach Planu Sześcioletniego, zapewniających systematyczny postęp techniczny.

W przemówieniu końcowym, wygłoszonym na V Plenum KC PZPR w dniu 16.7.1950 r. Prezydent RP Bolesław Bierut, omawiając cel i program Narodowego Planu Sześcioletniego i cytując słowa Lenina z pracy „Lepiej mniej, lecz lepiej“, powiedział: „Prześiąść się na konia wyższej techniki — na nowe skomplikowane maszyny własnej produkcji, na Nową Hutę w przemyśle, na elektryfikację, na auta własnej produkcji w transporcie, na traktor w rolnictwie — dopiero wówczas można zbudować trwale i niewzruszone podstawy socjalizmu w Polsce. Dopiero bowiem wyższa technika umożliwi wysoką wydajność pracy człowieka i stwarza warunki dla wydatnego wzrostu dobrobytu i kultury całego narodu, dobrobytu i kultury mas pracujących, bez czego nie ma socjalizmu“.

Sześcioletni Plan Inwestycyjny Polskich Kolei Państwowych na okres 1950 — 1955 zbudowany został w oparciu o te zadania dla umożliwienia dalszego, rzeczywistego i szybkiego marszu naprzód w kierunku osiągnięcia nowego, jeszcze wyższego poziomu technicznego.

Rozwój gospodarki narodowej w Planie Sześcioletnim przewiduje wzrost produkcji przemysłowej o około 90% w porównaniu do 1949 roku oraz produkcji rolniczej o około 40%. Pomimo planowanego wzrostu sprawności innych środków transportu jak PKS, Żegluga Śródlądowa, na Polskie Koleje Państwowe w głównej mierze spada obowiązek zwiększenia pracy usługowej (obecnie około 96% ogólnej masy przewozów), co niewątpliwie musi wyrazić się dalszym wzrostem zadań przewozowych. Koleje bowiem muszą przewieźć większą ilość surowców do produkcji przemysłowej, większą masę dóbr konsumpcyjnych i produkcyjnych, a w związku z ożywieniem się życia gospodarczego kraju i wzrostu ludności — większą ilość pasażerów.

Zadania przewozowe Kolei w latach 1950—1955 oparto na założeniu, że masa przewozów towarowych w 1955 r. na kolejach normalnotorowych wzrośnie o 74% w stosunku do przewozów 1949 r. Analogicznie przewóz pasażerów oblicza się, że zwiększy się w tym samym okresie o 90%.

Zwiększone zadania przewozowe wymagają

zmobilizowania wszystkich rezerw aparatu kolejowego, podniesienia wydajności pracy i sprawności transportu kolejowego oraz poczynienia odpowiednich inwestycji. Nowe inwestycje w kolejnictwie wyposażą kolej w nowoczesne urządzenia techniczne, przekreślą w wielu dziedzinach dotychczasowe zacofane metody pracy, wprowadzą stale postępującą modernizację Polskich Kolei Państwowych w nieporównanie większym stopniu niż to miało miejsce w okresie przedwojennym.

Modernizacja i postęp techniczny, wyrażone w Sześcioletnim Planie Inwestycyjnym PKP nie tylko umożliwią wykonanie zwiększonej pracy kolei, lecz znacznie przyspieszą wykonanie tych zadań i również na odcinku kolejowym przyspieszą marsz do socjalizmu.

Na czoło ważnych zagadnień postępu technicznego, w związku z tak bardzo zwiększonym zakresem zadań usługowych kolei, wysuwa się *zwiększenie przelotności linii*.

W okresie planu 3-letniego większość przewozów skoncentrowana była na 8 zasadniczych liniach magistralnych. Założono więc, że na tych liniach wzrośnie masa przewozowa w podobnym stosunku, jaki istniał dotychczas.

Przyjęto, że w okresie sześcioletnim nie ulegnie zasadniczej zmianie rozkład nasilenia przewozów na oddzielnych liniach, że w dalszym ciągu na tych 8 liniach przewozić się będzie do 50% ogólnej masy towarowej.

Zwiększenie przelotności linii dokonane więc zostanie na liniach i kierunkach ważnych z punktu widzenia rozwoju gospodarki narodowej. W pierwszej kolejności uwzględnione będą linie, na których przewiduje się, że w okresie sześcioletnim wzrost przewozów spowoduje brak wolnych tras. Zadanie to rozwiązane będzie drogą odbudowy rozebranych drugich torów, budowy drugich torów, przebudowy mostów prowizorycznych na obiekty stałe dla zniesienia ograniczeń szybkości, budowy i odbudowy posterunków blokowych.

Podwyższenie sprawności transportu kolejowego wyrazi się też między innymi przez podwyższenie maksymalnej szybkości pociągów towarowych, przede wszystkim na mającej być zelektryfikowaną linii Warszawa — Katowice, jak i na innych magistralach.

Osiągnię się to przez:

- 1) zaopatrzenie większej ilości wagonów towarowych w hamulce zespolone (przewiduje się wyposażenie 72% łożysk wagonów towarowych w hamulce zespolone);
- 2) zastosowanie większych cylindrów hamulcowych w nowych wagonach, co zwiększy siłę hamowania i umożliwi podwyższenie szybkości pociągów, zwiększając jednocześnie bezpieczeństwo ruchu;
- 3) wzmocnienie sprzęgów i haków we wszystkich wagonach nowych oraz w części wagonów już kursujących. Zastosowanie sprzęgów wzmocnionych pozwoli na zestawienie pociągów o większym niż dotychczas ciężarze oraz przyczyni się do zmniejszenia ilości wypadków zrywania się pociągów;
- 4) wprowadzenie do ruchu wagonów towarowych 4-osioowych, których budowę przewidziano w Planie 6-letnim, dodatnio wpłynie na zwiększenie szybkości pociągów. Wagony te, obok innych korzyści eksploatacyjnych, wykazują zmniejszony opór ruchu o 30% w porównaniu z wagonami 2-osioowymi. Udział wagonów towarowych 4-osioowych w stosunku do ilości ogólnej w ostatnim roku Planu 6-letniego wyrazi się wzrostem o około 223% w porównaniu z 1949 r.

Jak widzimy, modernizacja i postęp techniczny w dziedzinie wagonów towarowych niewątpliwie przyczynią się do zwiększenia przepływności linii.

Zwiększoną przepływność linii uzyska się również przez elektryfikację kolei, o czym będzie mowa dalej.

Zagadnienie zwiększenia przepływności linii i usprawnienia ruchu pociągów wiąże się z koniecznością przystosowania niektórych węzłów i stacji w celu sprostaną obecnym i oczekującym je zadaniom transportowym.

Odbudowa, rozbudowa i przebudowa węzłów kolejowych i stacji jest następnym ważnym zagadnieniem postępu technicznego na PKP.

Wykonanie zwiększonych zadań przewozowych w Planie 6-letnim, przy użyciu możliwie najmniejszej ilości wagonów, może być osiągnięte przede wszystkim przez zmniejszenie współczynnika obrotu wagonów. Wskaźnik ten wynosi obecnie około 6 dni (przed wojną 7, 17), w r. 1955 mamy osiągnąć przynajmniej 4,8; oznacza to obniżenie tego współczynnika o około 33% w stosunku do okresu przedwojennego oraz o około 19% w stosunku do 1950 r. Doniosłe znaczenie, jakie przywiązuje Kolej do zmniejszenia tego wskaźnika, wypływa z przeprowadzonej analizy pracy wagonu towarowego w obecnych warunkach. Z analizy tej wynika mianowicie, że:

- | | | |
|---|---|-----|
| 1) czas zużyty na postoje na stacjach rozrządowych wynosi | — | 51% |
| 2) czas postoju na przejściowych stacjach technicznych | — | 22% |
| 3) czas biegu | — | 16% |
| 4) czas na czynności załadunkowe i wyładunkowe | — | 11% |

Jak widzimy, najdłużej trwa postój wagonu towarowego na stacjach rozrządowych. Aby uzyskać tak znaczne zmniejszenie współczynnika obrotu wagonu w Planie 6-letnim, należy przede wszystkim zredukować tak długie i nieproduktywne postoje wagonu. Plan działania przewiduje obok usprawnień organizacyjnych służby eksploatacyjnej wykonanie odpowiednich inwestycji w zakresie rozbudowy i przebudowy węzłów i stacji oraz wyposażenia ich w nowoczesne urządzenia techniczne w celu przyspieszenia prac rozrządzania i formowania pociągów.

Poprawę współczynnika obrotu wagonów osiągnie się również przez skrócenie postoju wagonów na pośrednich stacjach technicznych przez skomasowanie i zharmonizowanie prac, związanych z wyposażeniem parowozów. Czas postoju wagonu na tych stacjach w okresie Planu 6-letniego zmniejszy się z 30 godzin obecnie zużywanych na te czynności do 12 godzin.

Dla porównania nadmienić należy, że na kolejach Związku Radzieckiego czas postoju wagonów na stacjach technicznych przejściowych wynosił do niedawna tylko 8 godzin, a obecnie został niższy do 6,3 godziny. Widzimy więc, że zaplanowany przez PKP czas postoju wagonu na tych stacjach jest jeszcze prawie o 100% wyższy niż w Związku Radzieckim.

Plan inwestycyjny przewiduje: zaopatrzenie kilkunastu górnek rozrządowych w nowoczesne hamulce szczękowe, przebudowę układu torów stacyjnych, budowę nowych górnek rozrządowych na wielu stacjach, zwłaszcza na tych, na których dotychczasowy zacofany system pracy jest przyczyną hamującą obniżenie wskaźnika obrotu wagonów. W trosce o modernizację urządzeń kolejowych na stacjach technicznych przewidziano dość znaczne nakłady na mechanizację wyładunku węgla we wszystkich większych parowozowniach przez zastosowanie 4-osioowych wagonów samowyładunkowych. W tych parowozowniach istniejące składy opału zostaną przebudowane i dostosowane do automatycznego wyładunku węgla z wagonów systemu „Talbot“. W kilku parowozowniach zastosowane będą dźwigi czerpakowe.

Zagadnienie mechanizacji załadunku węgla na parowozy zajmuje również poważną pozycję w planie inwestycyjnym. We wszystkich większych parowozowniach planuje się zainstalowanie najnowszych urządzeń mechanicznych lub dźwigów czerpakowych.

Plan techniczny przewiduje podniesienie stopnia mechanizacji wyładunku węgla w 1955 r. w stosunku do 1949 r. o 354%, analogicznie — podniesienie stopnia mechanizacji załadunku węgla na parowozy o 21%.

Tak stosunkowo wielki postęp techniczny w procesie wyładunku węgla na parowozy tłumaczy się tym, że wyładunek węgla na PKP odbywał się dotychczas sposobem prymitywnym, podczas gdy załadunek węgla na parowozy jest już w dużym stopniu zmechanizowany.

W celu usprawnienia pracy stacji i węzłów i zwiększenia ich przelotności przewidziano również dalszy postęp w postaci centralizacji zwrotnic, czyli tzw. ześrodkowanego zamiast ręcznego nastawiania zwrotnic. Wpłyne to korzystnie tak na zmniejszenie współczynnika obrotu wagonów, jak i na zwiększenie przelotności linii i stacji, a ponadto obniży koszty własne przez zmniejszenie personelu obsługi tych urządzeń. Przewiduje się, że w 1955 r. ilość zwrotnic scentralizowanych w stosunku do ogólnej ilości zwrotnic zabezpieczonych wyniesie ponad 77%.

Mówiąc o usprawnieniu pracy na węzłach i stacjach należy wspomnieć o tym, że w ramach prób i studiów wprowadzona zostanie łączność radiowa dla obsługi przy formowaniu pociągów. Na górkach rozrządowych stacji o większym ruchu będą zainstalowane urządzenia techniki elektronicznej. Radiofonizacja i megafonizacja węzłów i stacji, jak to wykazują doświadczenia, dodatkowo wpłyną na skrócenie czasu pracy przy rozrządzaniu pociągów.

Do zwiększenia przelotności linii, węzłów i stacji oraz podwyższenia stopnia bezpieczeństwa ruchu w ich obrębie wydatnie przyczyni się uwzględnienie w Planie 6-letnim pokazanych nakładów na rozszerzenie i modernizację stanu blokady liniowej i stacyjnej. Modernizacja w tej dziedzinie przewiduje pobudowanie blokady samoczynnej z powtarzaniem sygnałów w kabinie maszynisty i samoczynnym hamowaniem.

W planie najbliższych lat ujęto budowę nowoczesnych nastawni elektrycznych, przez co osiągniemy w r. 1955 powiększenie ilości zwrotnic nastawianych elektrycznie o 3%. Elektryfikacja urządzeń nastawczych umożliwi szybkie nastawienie przebiegów i przyspiesza pracę manewrową, przyczyniając się do zwiększenia przepustowości linii i stacji kolejowych.

Prócz centralizacji zwrotnic przewiduje się przebudowę nowoczesnych urządzeń nastawczych przekąźnikowych, umożliwiających jednoczesne ustawianie pełnych dróg przebiegowych.

Ponadto zamierza się stopniową wymianę semaforów ramiennych na świetlne, które dzięki ich lepszej widoczności i większej wyrazistości ułatwią pracę maszynistów, wpływając w pełnym stopniu na bezpieczeństwo ruchu.

Na wielu przejazdach o dużym natężeniu ruchu i dużej szybkości pociągów na szlaku urządzone zostaną rogatki drogowe, obsługiwane mechanicznie lub samoczynnie. Budowa tych rogatek z jednej strony wpłynie na podwyższenie stopnia bezpieczeństwa ruchu, z drugiej zaś przyniesie obniżenie kosztów własnych kolei.

Jak widzimy zagadnienie zwiększenia przelotności linii, zwiększenie przepustowości węzłów i stacji oraz podniesienie ich sprawności technicznej i wprowadzenie racjonalizacji pracy stacji rozrządowych zostało narysowane w 6-letnim planie inwestycyjnym PKP w postaci środków, które w rozstrzygający sposób

zmienią styl pracy służby ruchu i przyniosą w rezultacie najważniejsze efekty gospodarcze jak: zwiększenie szybkości handlowej pociągów towarowych i osobowych przy jednoczesnym podwyższeniu stopnia bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie współczynnika obrotu wagonów oraz obniżenie kosztów własnych kolei.

Z ważniejszych węzłów i stacji, które ulegną przebudowie czy rozbudowie i zaopatrzone zostaną w nowoczesne urządzenia należy wymienić węzły: Warszawski, Górnośląski, Gdańsko-Gdyński i Częstochowski.

Oprócz wymienionych obiektów ulegnie przebudowie i rozbudowie cały szereg mniejszych stacji i węzłów w celu przystosowania ich do nowych wymagań ruchowych i dalszego usprawnienia ich pracy.

Jednym z ważniejszych osiągnięć inwestycyjnych w Planie 6-letnim będzie bez wątpienia elektryfikacja linii kolejowych. Plan operacyjny jest ściśle dostosowany do założeń rozwoju ruchu, i przyspieszając modernizację głównych szlaków przewozowych PKP — stanowi kluczowe zagadnienie nie tylko techniczne, ale przede wszystkim ekonomiczne.

Elektryfikacja sieci PKP przyniesie znaczne oszczędności eksploatacyjne, które według danych kolei ZSRR, Francji i Niemiec wyniosą od 20 do 25% w stosunku do pełnych kosztów eksploatacyjnych. Oczywiście ten efekt gospodarczy może być osiągnięty w tej skali dopiero po przeprowadzeniu elektryfikacji kilku linii o dużym natężeniu ruchu.

Plan elektryfikacji kolei w okresie 1950 — 1955 r. obejmuje:

- 1) elektryfikację ruchu podmiejskiego na pozostałych liniach Węzła Warszawskiego z wyjątkiem linii do Legionowa i Zegrza; której elektryfikacja może być wykonana w terminie późniejszym bez szkody dla gospodarki ruchowej Węzła, ponieważ linia ta nie wchodzi do ruchu średnicowego;
- 2) elektryfikację ruchu podmiejskiego w Węźle Gdańsko - Gdyńskim na trasie Pruszcz - Gdańsk - Gdynia - Wejherowo z odgałęzieniem Gdańsk - Nowy Port;
- 3) elektryfikację części ruchu podmiejskiego w Węźle Katowickim;
- 4) elektryfikację ruchu dalekobieżnego na linii Warszawa - Katowice na odcinku Żyrardów — Katowice oraz odgałęzienie ruchu pasażerskiego dalekobieżnego i podmiejskiego na odcinku Koluszki — Łódź Fabryczna.

Sześcioletni plan inwestycyjny PKP w okresie 1950 — 1955 wydatnie zwiększa zakres wyposażenia poszczególnych gałęzi komunikacji kolejowej i wprowadza przy tym systematyczny postęp techniczny.

Tabor kolejowy ulegnie dalszej renowacji i modernizacji. Przewiduje się, że ze wzrostem przewozów nastąpi zwiększona praca parowozów zarówno w pociągach osobowych, towarowych, roboczych i gospodarczych jak też i

na manewrach stacyjnych. Plan zakupu parowozów opracowano w ten sposób, że pomimo zwiększonej pracy kolei iłostan parowozów w r. 1955 zmniejszy się, osiągając 92% ogólnej ilości parowozów w 1949 r.

Wykonanie planu przewozów przy zmniejszonym iłostanie parowozów w stosunku do 1949 r. osiągnięte się dzięki:

- a) wydłużeniu dobowego przebiegu czynnego parowozu w pociągach osobowych w porównaniu do 1949 r. o 23% tj. do 285 km;
- b) wydłużeniu dobowego przebiegu czynnego parowozu w pociągach towarowych analogicznie o 30,7% tzn. do 205 km;
- c) zakupowi nowoczesnych parowozów typu znormalizowanego o dużej mocy, które będą przystosowane do zwiększonych zadań przewozowych;
- d) zmniejszeniu ilości chorych parowozów do 20%;
- e) zmniejszeniu częstotliwości mycia kotłów dla zabezpieczenia od kamienia kotłowego, przez co uzyska się przeciętnie 5-krotne powiększenie przebiegu parowozów między kolejnym myciem kotłów;
- f) mechanizacji podawania paliwa z tendra paleniska parowozu przez zastosowanie tzw. stokerów, w które zaopatrzone zostaną nowe parowozy serii Ty 51;
- g) skrócenie postoju parowozów na oczyszczeniu popielnika, nawęglaniu, nabieraniu wody i piasku przez mechanizację tych czynności;
- h) wprowadzaniu i pogłębianiu usprawnień organizacyjnych.

Należy tutaj wspomnieć, że doświadczenia własne na parowozach typu Ty 246 wykazały, że zastosowanie urządzeń systemu Stoker przynosi PKP duże oszczędności, wyrażające się w możliwości wydłużania odcinków przebiegu parowozu i użyciu drobniejszych i gorszych gatunków węgla. Godny podkreślenia jest przy tym fakt, że mechanizacja czynności zasilania węglem paleniska wyzwala drużynę parowozu z ciężkiej pracy fizycznej, a jednocześnie zwiększa stopień bezpieczeństwa jazdy, podwyższając czujność reagowania drużyny na sygnały.

W toku realizacji Planu 6-letniego będziemy obserwować dążenie do uporządkowania parku parowozowego. Podczas gdy obecnie posiadamy aż 94 serie parowozów różnego pochodzenia i wieku, to w 1955 r. ilość serie zostanie zredukowana do 50. Budowa nowych parowozów obejmie tylko 6 znormalizowanych typów.

Zwiększenie mocy parowozów będzie wyrażone większą niż dotychczas stosowaną powierzchnią rusztu ponad 6m².

W 1949 r. zbudowano tytułem próby budki na tendrach dla kierowników pociągów. Pomysłne wyniki tej próby dały podstawę do stosowania ich na szerszą skalę w Planie 6-let-

nim. Doświadczenia bowiem wykazały, że umieszczenie na tendrze budki dla kierownika pociągu zwiększa jego bezpieczeństwo osobiste, przynosi znaczne korzyści gospodarce przez umożliwienie wykorzystania wagonów brankardów do przewozu towarów, przyspiesza okres formowania pociągów i czyni zbędną budowę specjalnych torów dla odstawiania wagonów.

Unowocześnienie siły pociągowej w Planie 6-letnim wyrazi się między innymi przez powiększenie iłostanu lokomotywek spaliniowych. Zakup takich jednostek da duże efekty eksploatacyjne, bowiem lokomotywki te przejmą pracę manewrową parowozów na mniejszych węzłach kolejowych, bocznicach, w nasycalniach i w warsztatach.

Wagony towarowe przedstawiają w obecnym stanie wielką różnorodność tak pod względem pochodzenia, jak ich wieku oraz budowy. Park wagonów towarowych wymaga więc właściwego uporządkowania i przystosowania go do zadań przewozowych. Skreśleniu z inwentarza ulegnie poważna ilość jednostek z uwagi na przestarzałość typów, do których brak części zamiennych i materiałów nieznormalizowanych, przy tym wiele już z nich nie produkuje się. Ogólny iłostan wagonów towarowych w Planie 6-letnim zostanie powiększony o 16% w wyniku zakupu nowego taboru, iłostan wagonów zdrowych zaś wzrośnie o 21%.

Nowe wagony towarowe odpowiadać będą wymaganiom eksploatacji kolei. Poważna ilość wagonów już kursujących zostanie zaopatrzone w urządzenia jak to omówiono wyżej. Świadczy to o uwzględnieniu postępu technicznego i w tej dziedzinie.

Wagony osobowe podobnie jak wagony towarowe przedstawiają obraz utrudniający planową gospodarkę. W skład parku wagonów osobowych bowiem wchodzi aż 68 serie, z których każda dzieli się na kilka grup ze względu na pochodzenie. Wiek wagonów dochodzi do 60 lat. Dążeniem kolei jest nie tylko odnowienie taboru osobowego, lecz i jego znormalizowanie, dla uzyskania najlepszych wyników eksploatacyjnych.

Plan zakupu wagonów osobowych został obliczony przy założeniach, że:

- 1) iłostan wagonów chorych zmniejszy się w tym okresie o 3%;
- 2) średni dobowy przebieg wagonu czynnego w trakcji parowej wzrośnie o 19,7%;
- 3) skreśleniu z inwentarza ulegnie ilość w przybliżeniu równa ilości zakupionej;
- 4) park wagonów osobowych zostanie powiększony o jednostki wycofane z podmiejskiego ruchu zelektryfikowanego oraz o jednostki zastąpione trakcją motorową.

W wyniku takiego obliczenia iłostan taboru osobowego w okresie „Sześciolatki“ powiększy się stosunkowo niewiele, bo zaledwie o 4% w porównaniu do 1949 r.

Znaczne odciążenie pracy parowozów i duża oszczędność uzyska się dzięki zastąpieniu na

pewnych lokalnych odcinkach trakcji parowej — trakcją motorową.

Należy tu nadmienić, że w związku z elektryfikacją kolei tabor kolejowy zostanie powiększony o nowoczesne jednostki elektryczne do podmiejskiego ruchu osobowego oraz o lokomotywy elektryczne tak do ruchu pasażerskiego, jak i do przewozu masy towarowej.

Poza opisanymi elementami planu inwestycyjnego, obrazującymi wzrost wyposażenia technicznego kolei, należy wspomnieć o innych urządzeniach, które charakteryzują dalszy postęp techniczny i modernizację PKP.

W dziale urządzeń telekomunikacyjnych na pierwszy plan wysuwają się trzy podstawowe kierunki rozwojowe: kablelizacja sieci, dalsza jej automatyzacja oraz rozbudowa urządzeń telegraficznych przez za instalowanie nowoczesnych maszyn dalekopisowych.

Kablelizacja sieci dalekosiężnej przyniesie na najważniejszych kierunkach pewność połączeń oraz wysoką jakość transmisji. Rozwój kolejowej sieci kablowej w okresie Planu 6-letniego spowoduje jej wzrost o 36%.

Automatyzacja sieci telefonicznej PKP obejmuje budowę i rozbudowę istniejących łącznic kolejowych w oparciu o generalny plan pełnej automatyzacji kolejowej sieci telefonicznej. Modernizacja sieci telefonicznej umożliwi szybkie uzyskiwanie połączeń i, stwarzając korzystne warunki dla podniesienia wydajności pracy, przyniesie w rezultacie zaoszczędzone pracogodziny.

W walce o obniżenie współczynnika obrotu wagonu dużą rolę odegra zautomatyzowanie dyspozytorskiej sieci telefonicznej przez zamianę istniejących systemów na nowoczesne urządzenia selektorowe.

Selektorowa sieć dyspozytorska ułatwi służbie ruchu wykonanie zadań przewozowych, wpłynie na zwiększenie regularności biegu pociągów i niewątpliwie przyczyni się do podniesienia stopnia bezpieczeństwa ruchu pociągów.

W zakresie silnych prądów plan przewiduje rozbudowę stacji transformatorowych o mocy zainstalowanej 25 000 KVA, budowę ruchomych elektrowni rezerwowych przeznaczonych do szybkiego usuwania przerw w dopływie energii oraz elektryfikację terenów stacyjnych i budynków.

Rozwiązanie problemu usprawnienia czynności ładunkowych znalazło swój wyraz w Planie 6-letnim Służby Handlowej przez dalszy postęp w dziedzinie mechanizacji naładunków i wyładunków przesyłek drogą zwiększenia ilości dźwigów, wózków akumulatorowych i zastosowania skrzyń ładunkowych zwanych kontenerami.

Zastosowanie kontenerów przyniesie w efekcie wielostronne korzyści, a przede wszystkim wydatnie skróci czas naładunku, wyładunku i przeładunku, przyczyniając się w pewnym stopniu do obniżenia współczynnika obrotu wagonów. Ponadto wielkie możliwości stosowania kontenerów specjalnych pozwolą być się bez

konieczności użycia wagonów specjalnych (jak chłodnie itd.) a nawet zwykłego taboru krytego, gdzie wada nieszczelności itp. utrudnić lub opóźnić może wysyłkę danego towaru.

W celu sprawniejszej i ekonomiczniejszej obsługi pasażerów na stacjach o większym ruchu pasażerskim przewiduje się dalszą mechanizację kas biletowych, które zostaną zapatrzone w drukarki biletowe.

Zgodnie z założeniami Planu 6-letniego ciężka praca fizyczna będzie stopniowo eliminowana przez wprowadzenie w szerszym niż dotychczas zakresie mechanizacji prac przy utrzymaniu i budowie torów. Mechanizacja robót torowych spowoduje obniżenie kosztów robocizny, zmniejszając je 2—5-krotnie, a jednocześnie usunie częściowo trudności w uzyskaniu sił roboczych.

Do wykonania robót torowych przewidziano sformowanie specjalnych pociągów, po jednym w każdej Dyrekcji Okręgowej.

Pociągi te wyposażone będą w odpowiedni nowoczesny sprzęt do mechanicznego układania torów i wymiany nawierzchni ciągłej. Inwentarz stanowić będą m. in.: dźwigi spalino-we lub parowe, maszyny o napędzie elektrycznym lub pneumatycznym do podbijania podkładów, maszyny i urządzenia do przesiewania podsypki wiertarki elektryczne, wózki motorowe. Niezależnie od tych pociągów zostaną zorganizowane liczne zespoły wyposażone w nowoczesny sprzęt do robót torowych.

Dużym sukcesem Służby Drogowej w pierwszym roku Planu 6-letniego jest zorganizowanie i uruchomienie 4 pociągów do wykonania zmechanizowanej ciągłej wymiany szyn.

Pracochłonne i uciążliwe podbijanie podkładów zostanie zastąpione wprowadzeniem na około 30% ilości działek roboczych najnowszej metody tzw. „odmierzonego podsypywania“ balastu. Na podstawie przeprowadzonych prób metoda ta ułatwia znacznie pracę, dając jednocześnie oszczędności na robociznie około 50%.

W okresie planu zamierza się wybudować dużą wytwórnię prefabrykacji elementów budowlanych, masowo używanych na kolei jak: elementów nośnych mostów żelbetonowych dla małych rozpiętości, ścianek peronowych itp. Stosowanie na szeroką skalę prefabrykowanych elementów budowlanych przyniesie duże oszczędności na robociznie, na materiałach, szczególnie deficytowych, a ponadto skróci czas wykonania robót.

Zagadnieniem, któremu Służba Drogowa poświęca wiele uwagi, jest skonstruowanie podkładu żelbetowego, który by odpowiadał wymaganiom ruchu kolejowego, a jednocześnie ze względu na ograniczone możliwości stosowania drewna mógłby zastąpić podkład drewniany. Prowadzone od 1945 r. próby w tym kierunku stworzyły podstawę do rozwinięcia produkcji podkładów żelbetowych w okresie Planu 6-letniego. W tym celu zostanie uruchomiona wytwórnia kolejowa podkładów zastępczych. Przy wytwórni będzie zorganizowana stacja doświadczalna i laboratorium.

Unowocześniony proces technologiczny betonu, polegający na jego tzw. „przedprężaniu” znajdzie zastosowanie na PKP przez rozpoczęcie produkcji podkładów z tzw. „strunobetonu”. Podkłady tego typu układane będą w torach, po których przebiegają pociągi o b. dużej szybkości.

Przedstawiony powyżej w dużym skrócie obraz postępu technicznego dotyczy kolei normalnotorowych.

Podniesienie kolei wąskotorowych (dojazdowych) na wyższy poziom techniczny jest konieczne ze względu na to, że one również odgrywają ważną rolę w życiu gospodarczym kraju, a w szczególności dla rolnictwa i związanego z nim przemysłu. Dźwignięcie na wyższy poziom techniczny wymaga wieloletnich wysiłków ze strony Zarządu tych kolei.

Osiągnięcie wysokiego stopnia modernizacji kolei wąskotorowych w okresie Planu 6-letniego nasuwa wiele trudności nie tylko z uwagi na niedostateczny na ogół ich stan techniczny i poziom wyposażenia, lecz przede wszystkim ze względu na różnorodność szerokości toru tych kolei oraz brak powiązania zbliżonych do siebie sieci. Obecnie bowiem sieć kolei wąskotorowych posiada aż 6 różnych szerokości toru. Przyjęto, że szerokości tych pozostanie tylko 4. Istniejące koleje o szerokości toru 600 mm i 800 mm zostaną przekute na 750 mm.

Dla przyspieszenia modernizacji i postępu technicznego kolei wąskotorowych przewidziano w Planie 6-letnim inwestycje, które albo będą od razu widowym znakiem tych dążeń, albo też stworzą właściwą bazę dla rozwinięcia działalności inwestycyjnej, umożliwiającej osiągnięcie wyższego poziomu technicznego w następnym okresie planów długofalowych.

Podobnie jak plan inwestycyjny kolei normalnotorowych, 6-letni plan inwestycyjny kolei dojazdowych zsynchronizowany został z przewidywanym wzmocnionym potencjałem gospodarki narodowej i oparty na założeniu, że masa przewozów towarowych wzrośnie około 77% w stosunku do przewozów 1949 r. Analogicznie przewóz pasażerów zwiększy się około 45%.

Tak zaplanowane zwiększenie zadań przewozowych może być zrealizowane przez odpowiednio podniesioną sprawność tych kolei, uzyskaną dzięki:

- a) przeprowadzeniu właściwych inwestycji z uwzględnieniem modernizacji i postępu technicznego,
- b) poprawieniu wszystkich wskaźników techniczno - eksploatacyjnych,
- c) podwyższeniu wydajności pracy.

Do najważniejszych zagadnień, ujętych w 6-letnim Planie inwestycyjnym kolei wąskotorowych należy budowa połączeń sąsiadujących ze sobą sieci kolejowych oraz przekucie i renowacja kilku z nich.

Budowa połączeń przyniesie duże korzyści eksploatacyjne, dając w efekcie lepsze wykorzystanie taboru, możliwość likwidacji małych warsztatów naprawczych przy kilku parowoz-

wniach oraz obniżenie wydatków administracyjnych, a w kilku zaś przypadkach — skrócenie przebiegu pociągów.

Przekucie i renowacja linii kolejowych (Jędrzejowska, część Kujawskich, Rogowska i in.) umożliwi zwiększenie szybkości, podwyższy dopuszczalny nacisk na szyny, pozwoli na użycie parowozów o większej mocy, zatem zwiększy zdolność przewozową tych linii.

Innym ważniejszym zagadnieniem kolei wąskotorowych, na które zwrócono uwagę w Planie 6-letnim, jest podniesienie stopnia bezpieczeństwa ruchu.

Uzyska się to dzięki zainstalowaniu semaforów ramiennych, wbudowaniu pokaźnej ilości nowych zamków zwrotnicowych według jednolitego typu, wmontowaniu wykolejnic oraz budowie nowych linii telefonicznych i podwieszeniu dodatkowych przewodów. Potrzeba rozwoju telekomunikacji w celu podniesienia na wyższy poziom stopnia bezpieczeństwa ruchu została ujęta w planie w dużym zakresie. Większość tych robót zostanie wykonana już w pierwszych latach Planu 6-letniego.

Dużą wagę przywiązano w Planie 6-letnim do unowocześnienia taboru kolei wąskotorowych.

Zakupione nowe parowozy będą wyłącznie typu znormalizowanego o większej mocy. Nowe wagony towarowe o ładowności 15 t eliminować będą z ruchu obecnie posiadane przestarzałe wagony o małej ładowności 5 — 7,5 t. Nowe wagony osobowe powiększą tabor tych kolei zarówno w trakcji parowej, jak i elektrycznej.

Przewidziana częściowa motoryzacja ruchu osobowego na sieci kolei wąskotorowych polegać będzie na oddaniu do ruchu wagonów motorowych najnowszej konstrukcji. W wyniku tego ilostan wagonów motorowych powiększy się w 1955 r. pięciokrotnie w stosunku do 1949 roku.

Z innych inwestycji zaplanowanych na kolejach dojazdowych w „Sześciolatce“ należy wymienić:

- 1) przebudowę mostów prowizorycznych na stałe;
- 2) budowę urządzeń stacyjnych jak rampy, ładownie kryte, zmechanizowane urządzenia przeładunkowe;
- 3) urządzenia na kilku stacjach i w parowozowniach do zmiekczenia wody, dzięki którym uzyska się zwiększenie długości przebiegów pomiędzy kolejnym myciem kotłów;
- 4) zakup obrabiarek i silników elektrycznych, przeznaczonych do podręcznych warsztatów przy parowozowniach; zaopatrzenie ich w obrabiarki umożliwi znaczną poprawę stanu technicznego taboru i zmniejszy % chorego taboru; należy nadmienić, że dotychczas warsztaty podręczne przeważnie nie posiadają obrabiarek;
- 5) inne urządzenia i sprzęt mechaniczny, jak: przesuwnice do wagonów, zapadnie hydrauliczne, spawarki elektryczne, pompy do mycia kotłów itp., wagi pomostowe, obrotnice, dźwigi do nawęglania parowozów itd.

W wyniku planowanych inwestycji i zamierzonych usprawnień uzyska się w 1955 r. poprawę wskaźników eksploatacyjnych w porównaniu do 1949 r. a mianowicie:

- 1) obrót wagonu towarowego zmniejszy się o 20% tj. do 2,4 dni,
- 2) przeciętny przebieg na dobę parowozu czynnego wzrośnie o około 21% tj. do 110 km,
- 3) przeciętna szybkość handlowa wzrośnie o 12% tj. do 17,5 km/godz.,
- 4) przeciętny ciężar netto pociągu osobowego i towarowego powiększy się o 17%.

Oto jest pokrótce przedstawiony plan modernizacji i postępu technicznego Służby Kolei Dojazdowych w okresie 1950 — 1955.

Odrębną grupę inwestycji PKP, które znamionuje wyraźny postęp techniczny, stanowią promy kolejowe.

Komunikację kolejową pomiędzy Polską a Szwecją utrzymywały dotychczas promy szwedzkie. U progu realizacji Planu Sześcioletniego, bo w lutym 1950 r. został wprowadzony do ruchu dla przewozu wagonów osobowych i towarowych pomiędzy st. Odra - Port i Trelleborgiem odbudowany prom „Kopernik“ o wyporności 1618 BRT.

W planie ponadto przewidziano budowę również nowoczesnego promu kolejowego o napędzie motorowym, który wymieni przestarzały

prom parowy, przewożący przez rz. Wisłę pociągi wąskotorowe na linii Gdańsk — Sztutowo.

Z przedstawionego tu w grubszych zarysach Sześcioletniego Planu inwestycyjnego Polskich Kolei Państwowych wyraźnie widać, że budowany on został na zasadniczych elementach postępu technicznego, którymi są:

- 1) mechanizacja procesów usługowych i produkcyjnych przede wszystkim tam, gdzie dotychczas miała miejsce ciężka praca fizyczna,
- 2) elektryfikacja tak procesów produkcyjnych jak i usługowych,
- 3) automatyzacja obsługi urządzeń i ich kontroli,
- 4) intensyfikacja procesów usługowych i produkcyjnych,
- 5) podwyższanie mocy dotychczas stosowanych urządzeń,
- 6) normalizacja procesów technologicznych,
- 7) chemizacja procesów tj. zastosowanie zdobyczy chemii w szeregu gałęzi gospodarki kolejowej.

Wykonanie wielkiego planu modernizacji i postępu technicznego Polskich Kolei Państwowych zmieni ich oblicze i przyczyni się do wzmocnienia naszego wkładu we wspólne dzieło obrony pokoju i postępu.

DR ZYGMUNT LORENZ

UMOWY PLANOWE O PRZEWÓZ KOLEJAMI

Autor artykułu omawia rolę umów planowych w życiu gospodarczym oraz komentuje ustawę o umowach planowych w gospodarce socjalistycznej w odniesieniu do przewozów kolejowych. Po szczegółowym omówieniu postępowania przy zawieraniu poszczególnych typów umów planowych w przewozie kolejowym oraz naświetleniu istotnych zmian, jakie wprowadzają umowy planowe w dotychczasowej gospodarce PKP, autor przedstawia projekt oparcia przewozów kolejowych o pięciodniowe plany przewozowe, będące wynikiem umów szczególnych oraz naświetla korzyści, jakie przyniesie tego rodzaju planowanie w odniesieniu do gospodarki taborowej i racjonalnego przebiegu przesyłek.

W planowej gospodarce nie ma miejsca dla przypadkowości, dorywczości, improwizacji, a więc dla bezplanowości. W miarę jak pogłębia się i doskonali system gospodarki planowanej nie można obrotu towarowego pozostawić wolnej grze wyżej wymienionych ujemnych czynników. Groziłoby to niewykonaniem planów gospodarczych. Usunięcie tego rodzaju przejawów bezplanowości ma na celu ustawą z dnia 19 kwietnia 1950 r. o umowach planowych w gospodarce socjalistycznej, ogłoszoną w Dzienniku Ustaw RP Nr 21 pod poz. 180. Ustawa wprowadza „obowiązek zawierania umów planowych, w celu przestrzegania przez jednostki gospodarki socjalistycznej zasad praworządności Polski Ludowej, zapewnienia dyscypliny wykonania planów gospodarczych, usprawiedliwienia współpracy przy realizacji tych

planów oraz w celu ugruntowania zasad rozrachunku gospodarczego“.

Ustawowego obowiązku zawarcia rocznych umów planowych muszą dopełnić: państwowe przedsiębiorstwa, zakłady i instytucje oraz przedsiębiorstwa pod zarządem państwowym, przedsiębiorstwa państwowe - spółdzielcze, centralne spółdzielczo - państwowe i centrale spółdzielni, a nawet spółki prawa cywilnego i handlowego, w których Skarb Państwa oraz przedsiębiorstwa państwowe albo osoby prawa publicznego posiadają udział ponad 50% kapitału zakładowego.

Przedmiotem umów planowych są wzajemne prawa i obowiązki w zakresie zaopatrzenia i zbytu oraz przewozu towarów. Usługi zaś świadczone przez przedsiębiorstwa budowlane, montażowe i instalacyjne nie podpadają pod

obowiązek zawierania umów planowych, natomiast w zakresie dostawy towarów (np. materiałów budowlanych) względnie przewozu materiałów przedsiębiorstwa te występować będą jako kontrahent na równi z innymi jednostkami gospodarczymi uczestniczącymi w wymianie towarowej.

Pamiętać należy o tym, że zasadniczo umowy planowe danej jednostki gospodarczej obejmować muszą jej plan zaopatrzenia i zbytu oraz przewozów towarów. Praktycznie znaczy to, że łączna suma określonych w poszczególnych umowach planowych wielkości sprzedawanych towarów równać się musi wielkości produkcji zaplanowanej przez daną jednostkę w rocznym planie gospodarczym, oczywiście po potrąceniu ewentualnego własnego zapotrzebowania.

Na odcinku przewozów oznacza to, że suma wielkości masy towarowej z poszczególnych umów planowych o przewóz towarów, zawartych przez danego przewoźnika z jego usługobiorcami, będzie równa lub prawie równa wielkości masy towarowej wyznaczonej przewoźnikowi do przewiezienia w rocznym planie gospodarczym.

Przewozy osób nie podpadają z natury rzeczy pod umowy planowe. Tylko więc przewozy towarów mogą być przedmiotem umów planowych o przewóz. Jeżeli chodzi o kolej, to rozumie się, że może być mowa tylko o przewozie przesyłek towarowych wagonowych, albowiem przewozy przesyłek drobnicowych, jako przewozy stosunkowo niewielkie, a przede wszystkim bardzo rozdrobnione są pokonywane przez kolej bez trudności i dlatego nie wymagają podobnego uregulowania.

Pod względem zasięgu terytorialnego umowy planowe obejmą tylko obrót wewnątrz - krajowy.

RODZAJE UMÓW PLANOWYCH I ICH TREŚĆ

Umowy planowe dzielą się na:

- 1) umowy generalne,
- 2) „ szczegółowe,
- 3) „ bezpośrednie.

W stosunkach umownych kolei z jej kontrahentami (nadawcami, wysyłającymi) będziemy mieli do czynienia z umowami generalnymi i szczegółowymi. Umowy bezpośrednie należeć będą raczej do wyjątków, albowiem mogłyby praktycznie mieć zastosowanie tylko w przypadku wymienionym w art. 10 ust. 2, ustawy o umowach planowych tj. jeżeliby jakaś umowa generalna o przewóz nie obejmowała całego planu przewozu towarów pewnej jednostki gospodarczej. Wówczas musiałaby dojść do skutku umowa bezpośrednia, a jej przedmiotem byłaby część planu przewozów nie objęta umową generalną. W związku z tym jednostki podporządkowane, a więc w niniejszym przypadku dyrekcje okręgowe kolei państwowych, wojewódzkie centrale handlowe, zakłady produkcyjne itp. mają obowiązek niezwłocznie po

uchwaleniu przez Radę Ministrów narodowego planu gospodarczego na dany rok zwrócić się do swoich jednostek zwierzchnich a więc do Generalnej Dyrekcji Kolei Państwowych, Centrali Zbytu itp. o podanie, w jakim zakresie ich plan przewozu towarów objęty będzie umowami generalnymi. Jednostkami zwierzchnimi w rozumieniu omawianej ustawy będą te jednostki, które znajdują się na liście ustalonej przez Przewodniczącą Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego, podległe zaś im lub przez nie nadzorowane określone są jako jednostki podporządkowane.

Umowy generalne zawierają jednostki zwierzchnie, umowy zaś szczegółowe lub bezpośrednie zawierają jednostki podporządkowane w wykonaniu umowy generalnej.

Co powinna określać umowa generalna o przewóz, jednostki zwierzchnie ustalają swoje prawa i obowiązki w zakresie organizowania zawarcia umów o przewóz towarów przez jednostki im podporządkowane, co praktycznie przykładowo oznaczać to będzie, że Dyrekcja Generalna Kolei i jej kontrahent np. Centrala Handlowa „Y“ zobowiązują się dopilnować, aby jednostki im podporządkowane zawarły w określonym terminie umowy szczegółowe w wykonaniu umowy generalnej.

Dyrekcja Generalna Kolei będzie się więc zobowiązywać w umowach generalnych do przewiezienia (normalnotorowymi i wąskotorowymi kolejami) określonej ilości towarów, którą dostarczą do przewozu jej jednostkom podległym (stacjom - ekspedycjom) jednostki podporządkowane drugiemu kontrahentowi.

Następnie umowami określa sposób rozdziału przewozów towarowych, czyli ustala plan przewozów określonej ilości towarów. Do istotnych elementów składających się na wspomniany plan przewozów należą:

- a) lokalizacja przewozów,
- b) dane rodzajowe i ilościowe towaru,
- c) podział rocznego kontyngentu towarów na okresy miesięczne,
- d) dane odnośnie ilości wagonów potrzebnych do przewiezienia ustalonych wielkości masy towarowej oraz wskazanie ilościowe rodzajów potrzebnych wagonów do tych przewozów. (Rodzaje wagonów określa się w umowach planowych według czterech kategorii: kryte, węglarki, platformy i inne).

Przez określenie „lokalizacja przewozów“ należy rozumieć w niniejszym przypadku, podanie nazwy i adresu wysyłającego oraz nazwy dyrekcji okręgowej kolei państwowych, w której okręgu znajdują się stacje nadania towaru do przewozu. Określenie „wysyłający“ nie będzie w każdym przypadku pokrywało się z pojęciem „nadawcy“ w rozumieniu regulaminu przewozu przesyłek towarowych np. wysyłającym będzie Zarząd Przemysłu Fermentacyjnego nr. 1 w Kołobrzegu, a nadawcami w umowach o poszczególne przewozy, zawartych w oparciu o regulamin przewozów, będą browary w Polczynie, Szczecinie itd.

Wskazywanie okręgu dyrekcyjnego, w którym położona jest stacja nadania, ma na celu rozbić terytorialnie masy towarowej i umożliwienie przez to jednostkom podporządkowanym (dyrekcjom okręgowym) zawarcia umów szczegółowych w wykonaniu umów generalnych. Ilość bowiem towaru ustalona w umowie generalnej z danym kontrahentem dla poszczególnych okręgów dyrekcyjnych jest równa ilości, która będzie przedmiotem odnośnej umowy szczegółowej.

Ilość towarów określać się będzie jego ciężarem, wyrażonym w tonach.

Wreszcie przystąpić należy do omówienia najistotniejszych dla kolei elementów umowy generalnej tj. ustalenia ilości i rodzaju taboru potrzebnego do przewiezienia. Dla kolei bowiem cała wartość i sens umowy polegać będzie na ustaleniu z kontrahentem rozdziału rocznej wielkości jego masy towarowej na poszczególne miesiące oraz na ustaleniu ilości i rodzaju potrzebnych w danym miesiącu na ten cel wagonów. Zrozumiałą jest rzeczą, że roczna wielkość masy towarowej nie może być arytmetycznie podzielona na 12 równych części. Podział bowiem masy towarowej na miesiące musi uwzględniać z jednej strony czasokresy produkcji, okres zapotrzebowania itp. z drugiej zaś strony musi uwzględniać równomierność przewozów w ciągu roku i nie dopuścić do tworzenia się szczytów przewozowych.

Należyte rozłożenie przewozów w ciągu roku jest zagadnieniem dominującym i dlatego musi być przez kolej skrupulatnie przemyślane i przygotowane. Bezkrytyczne bowiem przyjmowanie w tym względzie postulatów drugiego kontrahenta mogłoby zakłócić równowagę w eksploatacji przedsiębiorstwa PKP. Ustalanie rozdziału wielkości przewozów powinno się przede wszystkim oprzeć na planowych umowach o dostawy, jakie kontrahent kolei zawarł już poprzednio. Słuszną więc jest rzeczą postawienie zasady, że planowe umowy o dostawy mają być zawierane w terminach wcześniejszych od terminów wyznaczonych dla umów o przewóz towarów. W cyklu bowiem gospodarczym umowę o przewóz musi poprzedzić umowa o dostawę. Dlatego znajomość umów o dostawę ułatwi ustalenie przedmiotu planowej umowy o przewóz. Rzeczowe ustosunkowanie się kolei do postulatów kontrahenta, nie zawsze liczących się z warunkami i możliwościami eksploatacyjnymi kolei, będzie możliwe tylko wówczas, jeżeli umowy będą przygotowywane na podstawie znajomości stosunków gospodarczych, badań ekonomicznych, znajomości warunków poszczególnych branż itp. Jeżeli postulaty kontrahenta nie będą się mieścić w możliwościach eksploatacyjnych taboru kolejowego, należy bezwzględnie dążyć do ich zmiany, zgodnej z wymaganiami racjonalnej gospodarki wagonowej.

Umowa generalna powinna podawać nazwę jednostek podporządkowanych, a obowiązanych do zawarcia umów szczegółowych w wykonaniu umowy generalnej i wskazywać, pomiędzy

którymi z tych jednostek gospodarczych oraz w jakim zakresie zawarte będą umowy szczegółowe.

Jak już wyżej o tym była mowa, sprawa określenia jednostki podporządkowanej po stronie przewoźnika (kolei) nie nastęrcza trudności, albowiem będzie nią dyrekcja okręgowa stacji nadania, natomiast określenie podporządkowanych jednostek gospodarczych po stronie drugiego kontrahenta jest sprawą bardziej skomplikowaną, zależną od różnej struktury organizacyjnej, istniejącej w handlu, przemyśle, rolnictwie itd.

Jak już wspomniano, w umowach generalnych kontrahenci zobowiążą się do dolożenia starań, aby na podstawie umów generalnych zostały zawarte i wykonane umowy szczegółowe. W tej mierze obowiązki stron zawierających umowę generalną będą polegać na:

- a) przesłaniu w określonym terminie bądź odpisu umowy generalnej, bądź wyciągu z niej jednostkom podporządkowanym;
- b) pouczeniu o obowiązku sporządzenia umowy szczegółowej, jej podpisania oraz o prawach każdej ze stron zgłoszenia zastrzeżeń w formie protokołu rozbieżności w przypadkach, gdy nie można było osiągnąć zgody odnośnie niektórych postanowień projektu umowy szczegółowej;
- c) pouczeniu o obowiązku bezzwłocznego przesłania do jednostek zwierzchnich otrzymanych od nadawców protokołów rozbieżności; po otrzymaniu protokołu jednostka zwierzchnia (Dyrekcja Generalna) jest obowiązana bezzwłocznie podjąć próbę uzgodnienia ze swoim kontrahentem tj. z jednostką zwierzchnią strony drugiej. W razie zaś gdyby nie doszło do uzgodnienia na tym szczeblu, Dyrekcja Generalna zleci dyrekcji okręgowej wszczęcie sporu przedumownego w Państwowej Komisji Arbitrażowej;
- d) na podjęciu wszelkich środków, prowadzących do zawarcia umów szczegółowych;
- e) na zapewnieniu warunków organizacyjnych, umożliwiających całkowicie wywiązanie się z zobowiązań wynikających z umów szczegółowych.

KARY PORZĄDKOWE I UMOWNE

Jest rzeczą charakterystyczną dla umów planowych i dlatego odróżniającą je od niektórych umów o podobnym przedmiocie, zawieranych przed wejściem w życie omawianej ustawy (np. w Żegludze Śródlądowej, PKS) wprowadzenie sankcji, zabezpieczających wykonanie umów w postaci kar porządkowych i kar umownych.

K a r o m p o r z ą d k o w y m podlega członek kierownictwa jednostki gospodarczej, który nie dopełnia ciążącego na nim obowiązku w zakresie zawierania umowy planowej, a w szczególności:

- 1) nie wykonuje czynności zawarcia umowy planowej w przepisany sposób lub terminie;

2) nie przestrzega przy zawarciu umowy planowej przepisów o jej formie lub treści bądź też przepisów o ogólnych warunkach dostaw, odbioru albo przewozu towarów.

Wysokość kary porządkowej może być wymierzona w granicach od 150 do 1.500 zł.

Postępowanie odnośnie wymierzenia kar porządkowych wszczynają Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego bądź z urzędu, bądź na wniosek jej Przewodniczącego lub właściwego ministra. Osobie, której wymierzono karę porządkową przysługuje prawo odwołania.

Kary porządkowe mają zastosowanie w przypadkach niewykonywania umów tak generalnych, jak szczegółowych i bezpośrednich.

Kary umowne ustalają strony w umowie na wypadek niewykonania lub nienależytego wykonania umowy.

Kary umowne określają strony w pewnej sumie pieniężnej.

W umowach generalnych, które zawiera Dyrekcja Generalna Kolei, każda ze stron powinna zobowiązać się do zapłacenia stronie drugiej kary umownej w wysokości:

- 1) x zł od tony masy towarowej, która miała być przedmiotem umowy szczegółowej, w przypadku, gdyby nie doszło w właściwym czasie do zawarcia umowy szczegółowej wskutek niewykonania obowiązków wymienionych wyżej w punktach: a, b, c, d;
- 2) x zł od tony masy towarowej niewykonywanych przewozów, gdyby niewykonywanie umów szczegółowych spowodowane zostało niezapewnieniem przez strony warunków organizacyjnych, umożliwiających wywiązanie się z zobowiązań, wynikających z umów szczegółowych (pkt e).

Jeżeli szkoda przewyższa karę umowną, strona może oprócz zapłaty tej kary dochodzić nadwyżki na zasadach ogólnych.

Komisja Arbitrażowa może karę umowną podwyższyć, obniżyć lub zwolnić stronę od jej zapłaty, jeżeli będą miały miejsce odpowiednie okoliczności, ustawą określone.

Zaznaczyć należy odnośnie wysokości kar umownych, że nie powinny one mieć symbolicznego znaczenia. Wysokość ich powinna być dla każdego przypadku, tj. dla każdej umowy generalnej, regulującej przewozy danej branży, odmiennie ustalana.

Zasady przedstawione powyżej co do kar umownych w umowach generalnych odnoszą się również do umów szczegółowych i bezpośrednich z odchyleniami właściwymi dla umów szczegółowych.

PEŁNOMOCNICY DO ZAWIERANIA UMÓW, TERMINY

Do zawarcia umów planowych wymagana jest forma pisemna.

Pełnomocnikami do zawierania umów planowych mogą być pracownicy stron, zawierających umowy.

Pełnomocnikami mogą być także pracownicy jednostki zwierzchniej, albo władzy, której strona bezpośrednio podlega lub przez którą jest nadzorowana. W tym przypadku pełnomocnikami byłiby pracownicy Ministerstwa Komunikacji w odniesieniu do umów generalnych, a pracownicy Dyrekcji Generalnej w odniesieniu do umów szczegółowych względnie bezpośrednich.

Umowy generalne powinny być zawarte w ciągu 30 dni od powzięcia przez Radę Ministrów uchwały w sprawie narodowego planu gospodarczego na dany rok, a umowy szczegółowe i bezpośrednie w ciągu następujących 60 dni.

POSTĘPOWANIE PRZY ZAWIERANIU UMÓW PLANOWYCH

Na wstępie należy zaznaczyć, że dla ujednoczenia i ułatwienia postępowania ustalono wzory umów planowych (umowy typowe).

Odstępstwo od ustalonych wzorów umów może nastąpić za zgodą jednostek zwierzchnich lub władzy, którym strony podlegają.

Pierwszy krok, zmierzający do zawarcia umowy szczegółowej, należy do dostawcy, a odnośnie umowy generalnej — do jego jednostki zwierzchniej.

Ten przepis ustawy w stosunku do umów planowych o przewóz jest niewłaściwy, a co najmniej wysoce niepraktyczny i dlatego trzeba domagać się jego zmiany. Inicjatywa o zawarciu umowy nie powinna bowiem obciążać kolei, lecz stroną przeciwną. Wprawdzie ustawa postanawia, że jeżeli dostawca nie występuje z inicjatywą zawarcia umowy w przepisany termin — to obowiązek inicjatywy ciąży także na drugim kontrahencie, nie zwalnia to jednak kolei od uciążliwego obowiązku opracowywania całego wachlarza umów i przedstawiania gotowych projektów wszystkim swoim usługobiorcom. Strona bowiem, obowiązana w myśl powyższego do zawarcia umowy, powinna wyjaśnić wszystkie okoliczności niezbędne do ustalenia jej treści najpóźniej na 21 dni przed upływem terminu zawarcia umowy (tj. przed upływem wyżej wspomnianego terminu 30-dniowego lub 60-dniowego) przesłać stronie drugiej podpisany projekt umowy w dwóch egzemplarzach.

Przepis ten oznacza w praktyce, że Dyrekcja Generalna będzie musiała przygotować projekty umów generalnych (na zatwierdzonym wzorze) dla wszystkich kontrahentów wymienionych w liście, którą (jak o tym już była mowa) ustali Przewodniczący PKPG w porozumieniu z właściwymi Ministrami. W szczególności Dyrekcja Generalna Kolei będzie musiała opracować w porozumieniu z właściwymi kontrahentami dane, odnoszące się do wielkości masy towarowej, ustalonej dla jednostek gospodarczych w ramach rocznego narodowego planu gospodarczego, z rozbićm na dyrekcje okręgowe i na okresy miesięczne.

Strona, która otrzymała projekt umowy i ma obowiązek jej zawarcia, obowiązana jest umo-

wę podpisać i zwrócić ją nadsyłającemu w ciągu 7 dni. Strona ma obowiązek podpisać umowę nawet wówczas, gdy nie zgadza się z niektórymi jej postanowieniami. Wówczas odnośnie zastrzeżeń należy spisać protokół rozbieżności i przesłać go wraz z podpisaną umową drugiej stronie w terminie 7 dni. Umowa wiąże strony w takim zakresie, w jakim uzyskano porozumienie. Zgoda drugiej strony na wysunięte (w protokóle) zastrzeżenia powinna nastąpić również w terminie 7 dni. Jeżeliby zaś druga strona nie mogła wyrazić zgody na zastrzeżenia, wówczas należy rozbieżność próbować uzgodnić za pośrednictwem jednostki zwierzchniej lub władzy, której bezpośrednio podlega lub przez którą jest nadzorowana. Próby uzgodnienia muszą być załatwiane w szybkim tempie, tak aby w razie nieosiągnięcia porozumienia sprawa mogła znaleźć się przed upływem wyżej wzmiankowanego terminu dni 30 względnie 60 we właściwej Państwowej Komisji Arbitrażowej z wnioskiem o rozstrzygnięcie sporu (spór przedumowny).

CO POWINNA ZAWIERAĆ UMOWA SZCZEGÓŁOWA (BEZPOŚREDNIA)

1. Powinna dokładnie określać strony umowę zawierającą, czas i miejsce jej zawarcia.
2. Określić przedmiot świadczeń obydwu stron oraz czas, miejsce i sposób wykonania umowy.
3. Określić kary umowne.

W dotychczasowych wywodach omawiane były pojęcia i zasady związane z umowami planowymi w ogóle oraz szczegóły planowych umów generalnych o przewozy kolejowe.

Mając to na uwadze wyjaśnione będą poniżej te tylko elementy umów szczegółowych (bezpośrednich), które kształtują się odmiennie od treści umów generalnych, czyli elementy właściwe dla umów szczegółowych.

Umowa szczegółowa musi nawiązywać do umowy generalnej przez:

- a) powołanie się na nią w formie przytoczenia daty i miejsca jej zawarcia (jej numer porządkowy),
- b) przez wymienienie nazwy obydwu stron, które zawarły umowę generalną,
- c) przez zgodność wielkości masy towarowej wyznaczonej w umowie generalnej do nadania do przewozu w określonym okręgu dyrekcyjnym.

Wspomniana pod poz. „c“ wielkość masy towarowej, którą określony na wstępie kontrahent dyrekcyjny okręgowej kolei państwowych zobowiąże się w ciągu danego roku dostarczyć do przewozu kolejami normalnotorowymi (wąskotorowymi) będzie rozbita na stacje nadania nb. jeżeli towary będą w odnośnym okręgu dyrekcyjnym nadawane na dwóch lub więcej stacjach. W ten sposób ustalona (wspólnie z kontrahentem) wielkość masy towarowej dla każdej stacji musi być rozdzielona (oczywiście nie w sposób mechaniczny, arytmetyczny) na poszczególne miesiące. Gdyby na tym poprzestać,

znalibyśmy tylko ilość i rodzaj towaru, nazwę nadawcy, nazwy stacji należących do tego samego okręgu dyrekcyjnego oraz ilość towaru jaka z tychże stacji będzie nadana do przewozu w poszczególnych miesiącach.

PIĘCIODNIOWE PLANY OPERATYWNE

W ten sposób skonstruowana umowa nie osiągnęłaby celu, tj. prawie w niczym nie zapewniłaby dyscypliny w transporcie i nie stałaby się racjonalnym planem przewozowym. Aby ten cel osiągnąć, strony muszą się zobowiązać do daleko w głąb sięgającej dalszej rozbudowy planu przewozów, a mianowicie do oparcia wykonania umowy szczegółowej (bezpośredniej) na pięciodniowych operatywnych planach. Przypadająca na dany miesiąc wielkość masy towarowej, która ma być nadana do przewozu na danej stacji, ulegnie dalszemu podziałowi na 6 pięciodniówek, a w ich obrębie na dni. (Ostatnia pięciodniówka w miesiącach nieparzystych będzie obejmowała 6 dni, a w miesiącu lutym 3 lub 4 dni).

Jak już o tym była mowa w innym miejscu, obok ilości ton towaru muszą być podawane ilości i rodzaje potrzebnych wagonów.

Ważną okolicznością w planach pięciodniowych jest obowiązek podawania stacji przeznaczenia. Wprowadzenie do planu stacji przeznaczenia umożliwia kolei ustalanie potoków ładunków, marszrutyzację, ułatwia gospodarkę wagonową itp. Niedoskonałość planowania transportów u usługobiorców kolei sprawia, że dotychczas podanie stacji przeznaczenia na okres dłuższy niż kilka dni przed zamierzonym przewozem było w praktyce przeważnie niewykonalne. Trzeba mieć jednak nadzieję, że w miarę doskonalenia się metod oraz aparatu planowania, podawanie stacji przeznaczenia będzie możliwe i to nie tylko w operatywnych planach pięciodniowych. Operatywny plan pięciodniowy sporządza „wysyłający“ bezpośrednio lub sporządzają go podporządkowane mu jednostki w 3 egzemplarzach. Plany te sporządza się według wzoru stanowiącego załącznik planowej umowy szczegółowej.

Sporządzony przez wysyłającego (nadawcę) pięciodniowy plan przewozów jest rodzajem zapotrzebowania (zamówienia) wagonów. Aby to zamówienie mogło stać się rzeczywistością, potrzebne jest przyjęcie, wyrażenie na nie zgody ze strony Kolei. Dlatego musi nastąpić przyjęcie planu przez zawiadowcę stacji czyli jego uzgodnienie. Ze względu na wymagania gospodarki wagonami sporządzenie planu, jego uzgodnienie muszą odbyć się w ustalonych terminach, a to celem zorientowania Kolei co do wielkości zamówień i poczynienia odpowiednich przygotowań do ich realizacji.

Plan pięciodniowy powinien być sporządzony najpóźniej na 5 dni przed każdą pięciodniówką, zawiadowca zaś zobowiązany jest go uzgodnić

w przeciągu 48 godzin od chwili otrzymania planu od wysyłającego.

Dalszy bieg postępowania zależy w dużej mierze od właściwego, racjonalnego planowania wysyłek swoich towarów przez nadawcę (wysyłającego). Jeżeli bowiem nadawca nie będzie stwarzał kolei trudności swoimi nieprzemysłowymi, a zwłaszcza nierównomiernymi zamówieniami wagonów — to w zasadzie plan pięciodniowy powinien mieć wszelkie widoki przyjęcia go przez kolej bez zastrzeżeń.

Odmienne przedstawiać się będzie postępowanie w przypadkach, gdy wysyłający spiętrzać będzie wysyłki towarów w poszczególnych dniach lub będzie żądać rodzaju wagonów jakich kolej w tym czasie nie posiada w nadmiarze, oczywiście przy założeniu, że towar bez uszczerbku może być przewieziony w innym rodzaju wagonów, np. nadawca żąda platform do przewozu cegły, kolej zaś potrzebuje platform do przewozu dłużyc, oferuje dla cegły węglarki, których w owym czasie ma pod dostatkiem.

W tych przypadkach zlikwidowanie spornych kwestii w razie niedojścia do porozumienia z zawiadowcą stacji rozstrzygać będą zwierzchnie jednostki obydwu stron. Może zajść przypadek, że i na tym szczeblu nie będzie mogło dojść do porozumienia, wtedy strony zwrócić się muszą do dalszych zwierzchnich jednostek. Z uwagi na zaledwie kilkudniowy termin, postępowanie mające na celu osiągnięcie uzgodnienia planu pięciodniowego odbywać się musi w drodze telefonicznej względnie telegraficznej.

Pięciodniówka obejmuje w zasadzie taką masę towarową, jaka przypada na dni z podziału miesięcznej masy towarowej przez ilość dni danego miesiąca, przy czym gwoźli nadania planowi pewnej elastyczności dopuszcza się odchylenie w dół do 10% w jednym dniu. Ustalone wielkości poszczególnych pięciodniówek rejestruje się oddzielnie w celu umożliwienia skontrolowania przed ostatnią pięciodniówką miesiąca, czy wielkość masy towarowej ustalona w umowie szczegółowej na dany miesiąc jest osiągnięta.

Nasuwa się pytanie, czy można przewieźć większe ilości towarów od ilości ustalonej w umowie względnie w planie pięciodniowym? W zasadzie przypadki, w których zajdzie konieczność domagania się od kolei przewiezienia większej ilości towarów od ustalonej w umowie, wymagają wystąpienia z wnioskiem o zmianę zawartej umowy planowej np. w przypadku produkcji ponadplanowej.

Przewiezienie większej masy towarowej w obrębie miesiąca względnie pięciodniówki od ustalonej w umowie może nastąpić w porozumieniu z koleją. W tego rodzaju przypadkach kolej nie odmówi przyjęcia do przewozu ponadplanowej (pozaumownej) części masy towarowej, jeżeli tylko warunki eksploatacyjne będą na to pozwalać, tzn. jeżeli będzie do dyspozycji potrzebna ilość i rodzaj wagonów.

Oto byłyby główne elementy składające się na treść umowy szczegółowej i pięciodniowego planu, stanowiącego integralną część każdej planowej umowy szczegółowej.

Wyjaśnienia wymaga jeszcze sprawa wagonów wynajętych i wagonów nie będących własnością kolei (np. cysterny), tj. czy przewozy towarów w tego rodzaju wagonach powinny być przedmiotem umów planowych? Otóż w tym względzie nie ma przeszkód uczynienia tych przewozów przedmiotem umów planowych i byłoby sprzeczne z przyświecającą ustawie o umowach planowych myślą przewodnią — pozostawienie tego rodzaju przewozów poza obrębem umów planowych. Przy zawieraniu umów planowych na przewozy w wagonach wynajętych lub prywatnych zajdzie potrzeba dokonania pewnych nieistotnych zmian we wzorach umów planowych.

OBOWIĄZKI DODATKOWE

W celu wzmocnienia dyscypliny w przewozie ustalono we wzorze umowy szczegółowej kilka dodatkowych obowiązków nadawców.

Należą tu:

- 1) obowiązek wysyłającego wykazywania w pięciodniowym planie ładunków przeznaczonych do jednej stacji lub do stacji położonych w jednym kierunku w ten sposób, aby mogły być załadowane w dniach wskazanych przez kolej, np. wówczas, gdy pozwalają na to warunki eksploatacyjne kolei tudzież warunki techniczne wysyłającego;
- 2) obowiązek nadawania towarów do stacji, w której rzeczywiście towar będzie wyładowany oraz zużytkowany na obszarze obsługiwanym przez stację przeznaczenia; Obowiązek przestrzegania tej zasady ma na celu zapobieżenie przewozom wtórnym (przeekspediowaniu) i zmusza nadawcę do racjonalnego planowania przewozów;
- 3) obowiązek gromadzenia w okresach 5-dniowych przesyłek do jednej stacji przeznaczenia, nie stanowiących ładunku pełnowagonowego i wysyłania ich dopiero wówczas, gdy osiągną wielkość umożliwiającą należyte wykorzystanie ładowności wagonu;
- 4) troska o wykorzystanie całkowitej ładowności względnie pojemności wagonu. Daje temu wyraz oddzielnie sformułowany obowiązek wysyłającego (nadawcy) przestrzegania tego postulatu w każdym przypadku, chyba że właściwość towaru stałaby na przeszkodzie.

Wagony kryte wykorzystywać powinien wysyłający (nadawca) do granic nośności, a wagony nieodkryte tylko w tych przypadkach, gdy towar jest niewrażliwy na wpływy atmosferyczne.

UWAGI KOŃCOWE

Co do samego wzoru umów planowych o przewóz, tj. umowy generalnej i szczegółowej, należy zaznaczyć, że wzory te będą miały zastosowanie pomimo nieogłoszenia ich w Mo-

nitörze Polskim. Odstąpienie od poszczególnych istotnych postanowień może mieć miejsce jedynie za zgodą jednostek zwierzchnich. (Wzory umów o dostawę zostały już ogłoszone w Monitorze Polskim).

Zawarta na podstawie omówionych wzorów umowa planowa obowiązuje obydwie strony, a jej uzupełnienie, zmiana, rozwiązanie lub odstąpienie od niej — może nastąpić tylko za zgodą jednostek zwierzchnich, którym strony bezpośrednio są podporządkowane lub przez które są nadzorowane. Obowiązuje tutaj zasada, że jeżeli jednostki zwierzchnie nie wyrażą na to zgody w ciągu 14 dni, wówczas można złożyć w komisji arbitrażowej wnioski o przyznanie kontrahentowi prawa uzupełnienia, zmiany, rozwiązania lub odstąpienia od umowy.

W r. 1950 planowe umowy o przewóz nie zawarły żadnego piętna w zakresie transportu.

Na liście Przewodniczącego PKPG w ogłoszonej w Monitorze Polskim, wyznaczającej przedsiębiorstwa obowiązane do zawarcia umów, znalazły się tylko dwa, a mianowicie: „Paged“ i Centrala Zbytu Węgla z jednej strony i PKP z drugiej strony. Ponieważ terminy zawarcia umów zostały b. opóźnione, planowe umowy o przewóz kolejami objęły w stosunku do wspomnianych przedsiębiorstw tylko przewozy w grudniu ub. r.

Należy się liczyć z tym, że lista Przewodniczącego na rok 1951 obejmować będzie, jeżeli nie wszystkich kontrahentów ko'ei podpadających według brzmienia ustawy pod obowiązek zawierania umów planowych o przewóz — to w każdym razie lista ta obejmie znacznie większą ilość kontrahentów, przy czym terminy zawierania umów będą na pewno wcześniejsze prawdopodobnie już w I kwartale 1951 r.

WACŁAW KWIATUSZYŃSKI

PLANOWANIE I KONTROLA KOSZTÓW WŁASNYCH W ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ

Autor wykazuje, że stosowane dotychczas powiązanie planu produkcji lub usług z planem kosztów jest nie wystarczające, gdyż w przypadkach różnic ilościowych produkcji czy usług zaplanowanych i rzeczywistych czyni nieporównywalnymi nocucie kosztów planowanych i rzeczywistych i uniemożliwia w ten sposób bieżącą kontrolę tych kosztów. Zicawisko to występuje we wszystkich przedsiębiorstwach, ma jednak większe znaczenie tam, gdzie okresowe koszty są zniekształcane sezonową działalnością przedsiębiorstwa oraz tam, gdzie wysokość tych kosztów uzależniona jest od okoliczności losowych. Najbardziej jaskrawo występuje ono w żegludze śródlądowej jednocześnie wykonującej swe usługi sezonowo i wyniki jej są i muszą być wypadkowa planowanego działania i losowych okoliczności. Prócz uzasadnienia swojej tezy autor podaje próbę rozwiązania zagadnienia przez podział kosztów w żegludze śródlądowej na trzy grupy: grupę związaną z eksploatacją, grupę związaną z posiadaniem taboru, urządzeń itp. i grupę kosztów związaną z prowadzeniem przedsiębiorstwa.

We właściwie ułożonych planach powinny być ściśle ze sobą powiązane: plan produkcji lub usług z planem kosztów. Powiązanie powinno polegać na tym, aby plany zawsze dawały odpowiedź jak może się zmieniać plan kosztów na skutek zmian ilościowych w planie produkcji lub usług. Możliwość tego stwierdzenia nie powinna być ograniczona do okresu całorocznego, gdyż byłoby to „musztarda po obiedzie“. Odwrotnie, układy planu produkcji czy usług i planu kosztów powinny być takie, aby w ciągu roku pozwalały zawsze ustalić, czy rzeczywiste koszty produkcji lub usług w poszczególnych okresach (miesiącach, kwartałach) odpowiadają kosztom zaplanowanym na te okresy i jakie zmiany w planie kosztów mogą powodować różnice ilościowe w planie produkcji lub usług.

Takiego powiązania w planach dotychczas nie ma. Jeśli produkcja albo usługi wykonane w danym okresie odpowiadają produkcji czy usługom na ten okres zaplanowanym, wówczas, założywszy, że planowanie było dobre, koszty rzeczywiste w tym okresie powinny się równać kosztom na ten okres

zaplanowanym. Mniejsze niż zaplanowane świadczą o osiągniętych oszczędnościach, większe niż zaplanowane — o złej gospodarce. Ale na ogół przypadki, aby ilość wykonywanych jednostek produkcji czy usług ściśle odpowiadała ilości zaplanowanej, nie są częste. Plany produkcji lub usług z reguły są albo przekraczane, albo też nie wykonywane w całości. Wówczas zachodzi potrzeba ustalenia jakie powinny być koszty produkcji albo usług w danym okresie wykonanych.

Najprostszv, ale i najmniej dokładny sposób polega na ustaleniu kosztu własnego jednostki produkcji lub usług w planie na dany okres. Dla otrzymania go dzieli się zaplanowaną na dany okres globalną sumę kosztów przez ilość jednostek produkcji albo usług przewidzianych do wykonania w tym okresie. Otrzymany iloraz stanowiący planowany na dany okres koszt własny jednostki produkcji czy usług należy pomnożyć przez ilość jednostek produkcji lub usług w danym okresie rzeczywiście wykonanych. Otrzymany iloczyn stanowi globalną sumę kosztów, jaka wg założeń pla-

nu mogła być użyta dla wykonania tej ilości jednostek produkcji czy usług, jaka została wykonana.

Ale trzeba od razu sobie uświadomić, że takie ustalanie jest bardzo niedokładne. W procesie wytwarzania jednostek produkcji lub usług zaledwie mała część kosztów jest bezpośrednio zależna i ściśle proporcjonalna do ilości wytwarzanych jednostek produkcji i usług.

Większa część kosztów w różnych rodzajach przedsiębiorstw jest różna od ilości wytworzonych jednostek produkcji lub usług albo niezależna zupełnie lub też zależna w bardzo małym stopniu. Są koszty, które przy zwiększaniu czy zmniejszaniu produkcji lub usług nie ulegają żadnym zmianom, są koszty, które rosną lub maleją tylko przy większych zmianach w ilościach produkcji lub usług, pozostając bez zmiany przy odchyleniach drobnych, są wreszcie takie, których wysokość aczkolwiek zmienna, a nie stała, zależna jest jednak od czynników innych niż ilość wykonywanych jednostek produkcji lub usług. Wszystko to powoduje że podane wyżej obliczenie nie może być stosowane.

Dla wyjaśnienia tego weźmy dwa przykłady: wykonania planu produkcji w 110% i w 90%. Wg wyżej podanego obliczenia globalne koszty w pierwszym przypadku mogłyby wynieść aż 110%, a w drugim przypadku nie powinny przekroczyć 90% zaplanowanych. Jednostkowy koszt własny powinien natomiast pozostać bez zmiany. A teraz rozpatrzmy jak powinny się kształtować koszty własne globalne i jednostkowe w założeniu, że połowa (50%) kosztów niezależna jest od ilości wykonanych jednostek, połowa zaś (50%) ściśle proporcjonalna. W pierwszym wypadku wykonania planu w 110% globalna kwota kosztów powinna wynieść: $50\% + (50\% \times 1,1) = 105\%$, a nie 110% jak w obliczeniu poprzednim, zaś koszt jednostkowy $\frac{105}{110} = 95,5\%$, a nie 100%. W drugim wypadku wykonania planu w 90% globalna suma kosztów powinna wynieść: $50\% + (50\% \times 0,9) = 95\%$, a nie 90% jak w obliczeniu poprzednim, zaś koszt jednostkowy $\frac{95}{90} = 105,5$, a nie 100%.

Otóż materiału, który by pozwalał na takie powiązanie planu produkcji lub usług z planem kosztów dotychczas w planach nie ma, gdyż plan kosztów rozbity jest tylko wg rodzajów kosztów oraz wg rodzajów produkcji albo usług. Natomiast podziału kosztów wg zależności ich wysokości od ilości wykonanej produkcji czy usług w planach dotychczas nie ma. Nie ma tych danych również i w planach żeglugi śródlądowej.

Ciekawe jest, dlaczego takiego podziału w planach dotychczas nie ma. Wprawdzie w przedsiębiorstwach posiadających w zasięgu swych możliwości wszystkie środki warunkujące wykonanie planu i pracujących bez sezonowych przerw jest to może mniej potrzebne, gdyż kierownictwo przedsiębiorstwa przede wszystkim odpowiada za wykonanie planu produkcji czy usług. Zmiany w planie kosztów powodujące w ostatecznym wyniku podniesienie się jednostkowego kosztu własnego są tylko automatycznym skutkiem niewykonania planu produkcji lub usług. Odpowiedzialność i za jedno i za drugie ciąży na tym samym kierownictwie przedsiębiorstwa.

Jednakże i w takich przedsiębiorstwach bywają wypadki, że plany produkcji czy usług nie są wykonywane na skutek okoliczności bądź losowych,

bądź innych przez kierownictwo przedsiębiorstwa niezawinionych. W takich wypadkach konieczne jest przecież stwierdzenie jakim zmianom mogą ulec zaplanowane koszty i o ile może wzrosnąć zaplanowany poprzednio (bez brania pod uwagę zaszytych zjawisk, których przewidzieć nie było można) jednostkowy koszt produkcji czy usług. Jeśli się tego nie ustala, zachodzi możliwość, że albo wszystkie niedociągnięcia kierownictwa niesłusznie idą na rachunek zaszłego wypadku losowego lub niezawinionego, albo też osiągnięcia kierownictwa w zakresie obniżenia kosztów jednostkowych, pochłonięte przez skutki losowego wypadku nie mogą być ujawnione i nie mogą być wykorzystane przy planowaniu kosztów w latach następnych. Jeszcze bardziej jasno występuje potrzeba takiego ustalania w przedsiębiorstwach, które swoje plany produkcji lub usług przekraczają. Jasne jest że w takich przypadkach może wzrosnąć globalna suma kosztów, a musi się zmniejszyć koszt jednostki produkcji lub usług. Ale jakie powinny być te zmiany, jakie pozycje kosztów mogą wzrosnąć w sumach globalnych i o ile powinien być w takich wypadkach obniżony koszt jednostkowy, plany nie przewidują.

Jaskrawym przykładem uzasadniającym konieczność dzielenia w planach kosztów na grupy w zależności od wpływu, jaki ma na ich wysokość wykonanie planu produkcji lub usług, jest żegluga śródlądowa, jedyne w Polsce przedsiębiorstwo o charakterze jednocześnie sezonowym i losowym. Tutaj niestosowanie tego dzielenia powoduje w ostatecznym wyniku dla kierownictwa całkowitą niemożność bieżącej kontroli kosztów własnych, dla banku finansującego niemożność stosowania właściwego nadzoru nad gospodarką finansową przedsiębiorstwa, a wreszcie dla władz nadrzędnych niemożność właściwej oceny gospodarczej działalności przedsiębiorstwa.

Dla uzasadnienia tego twierdzenia należy przede wszystkim ustalić na czym polega w żegludze śródlądowej sezonowość i na czym losowość i jaki wpływ wywierają te zjawiska na kształtowanie się kosztów własnych.

Okres nawigacji w roku kalendarzowym w żegludze śródlądowej w polskich warunkach klimatycznych przedstawia poniższa tablica:

M i e s i a c e											
I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Okres martyj	Okres nawigacyjny										Okres martyj

Zarówno data rozpoczęcia jak i data zakończenia sezonu nawigacyjnego nie są stałe. Sezon zwykle rozpoczyna się w okresie 10 — 20 III i kończy się w okresie 10 — 20 XII, przy czym różne są daty od których i do których możliwe jest prowadzenie żeglugi nie tylko na poszczególnych szlakach wodnych, ale i na poszczególnych odcinkach tych szlaków. Inne są daty rozpoczęcia pomocniczych czynności żeglugowych, a inne samej żeglugi. Np. załadowanie pierwszych barek może być rozpoczęte przed rozpoczęciem nawigacji, wyładowywanie zaś ostatnich — po zakończeniu nawigacji. Długość trwania sezonu nawigacyjnego przyjmuje się przeciętnie na 270 dni, jednak długość ta nie jest również stała. Jest ona różna i w poszczególnych latach i w tych samych latach dla poszczególnych szlaków wodnych i wreszcie w tych samych latach i na tych samych szlakach dla poszczególnych odcinków tych szlaków.

Sezonowość więc polega na tym, że żegluga nie może być uprawiana przez cały rok bez przerwy, a tylko w sezonie nawigacyjnym, który trwa przeciętnie około 9 miesięcy w roku, przy czym zarówno daty rozpoczęcia i zakończenia sezonu jak okres trwania tego sezonu są różne. Powoduje to nieskoordynowanie osiągnięć i kosztów w czasie i utrudnia okresową kontrolę kształtowania się kosztów własnych.

Rozważmy teraz jak odbija się sezonowość wykonywania usług na kształtowaniu się kosztów własnych.

Koszty przedsiębiorstwa sezonowego biegają przez cały rok, natomiast wyniki otrzymywane są tylko w części roku (sezonie). Część kosztów biegnie przez cały rok prawie że równomiernie, część ich powstaje tylko w okresie sezonu. Dwa miesiące w roku: marzec i grudzień są i miesiącami nawigacyjnymi i miesiącami martwego sezonu.

Okresowa kontrola kształtowania się kosztów własnych polega na porównywaniu kosztów na dany okres zaplanowanych z kosztami rzeczywistymi tego okresu. Porównywane mogą być zarówno globalne sumy kosztów, jak i koszty jednostkowe. Plany przewidują globalne kwoty kosztów z rozbięciem na grupy i podgrupy wg JPK. Ponieważ rzeczywiste globalne koszty za każdy kwartał mogą być z łatwością ustalone — porównywanie poszczególnych kosztów zaplanowanych i rzeczywistych w sumach globalnych za każdy kwartał jest również możliwe.

Jednak porównywanie takie nie może dać obrazu jak przedsiębiorstwo gospodarowało, gdyż nie uwzględnia najbardziej istotnego dla przedsiębiorstwa czynnika: co przedsiębiorstwo za poniesione koszty osiągnęło. Miarodajne dla oceny działalności gospodarczej przedsiębiorstwa może być tylko porównanie kosztów zaplanowanych z wynikami, inaczej mówiąc porównanie zaplanowanych na dany okres i faktycznie poniesionych w tym okresie kosztów własnych na jednostkę produkcji lub usług.

Niestety układ planu kosztów nie przewiduje planowania jednostkowych kosztów produkcji i usług na poszczególne kwartały. Przewiduje on tylko jednostkowy koszt własny przeciętny na cały rok. Wynika więc konieczność porównywania przeciętnego rocznego planowanego kosztu jednostkowego z rzeczywistym kosztem jednostkowym w poszczególnych kwartałach.

I tutaj dopiero widzimy jakie zniekształcenia okresowych kosztów własnych powoduje sezonowość. W każdym przedsiębiorstwie o ruchu ciągłym, bez większych przerw, porównywanie planowanego jednostkowego kosztu rocznego z rzeczywistym jednostkowym kosztem za dany okres daje dość dokładny obraz działalności gospodarczej przedsiębiorstwa. Natomiast w przedsiębiorstwie sezonowym porównywanie takie nie daje nic.

Kwartał I ma przeciętnie 15 dni (ilość ta waha się w poszczególnych latach od 5 do 20 dni) sezonu nawigacyjnego. Pozostała jego część jest sezonem martwym. Obliczając jednostkowy koszt własny t/km, trzeba obciążyć kosztami 3 miesięcy ilość usług wykonaną w ciągu pół miesiąca. Jasne jest więc, że jednostkowy koszt musi wypaść bardzo wysoki, znacznie przekraczający planowany jednostkowy koszt roczny. Jednak jak wysoki on być powinien, co musimy wiedzieć dla stwierdzenia czy utrzymuje się on w granicach zaplanowanych, na to pytanie przy obecnym układzie planowania kosztów nikt nie będzie w możności odpowiedzieć. Należy tu podkreślić, że w I kwartał

koszt rzeczywisty ulega bardzo wielkim zmianom przy nieznacznych nawet zmianach ilości dni sezonu w marcu. Sezon rozpoczyna się przeciętnie 15.III., a może się rozpocząć 10, 20 i 25.III.

Okresy II i III kwartału całkowicie się mieszczą w okresie nawigacyjnym. Jasne jest, że koszty jednostkowe w II i III kwartałach muszą być niższe niż zaplanowane koszty roczne. Jednak jak wysokie być one powinny i czy ich wysokość nie spowoduje po uwzględnieniu okresów o wyższych kosztach jednostkowych (I i IV kwartałach) przekroczenia zaplanowanych jednostkowych kosztów rocznych, na to pytanie przy obecnym układzie planowania kosztów nikt nie będzie w możności dać odpowiedzi.

Okres IV kwartału ma ca 2,5 miesiąca nawigacji i ca 0,5 miesiąca sezonu martwego. Stosunek miesięcy żeglugowych do miesięcy sezonu martwego jest więc jak 5:1. Jednostkowe koszty w tym okresie mogą być więc nieco wyższe niż w II i III kwartałach, w których sezonu martwego nie ma zupełnie, muszą być znacznie niższe niż koszty jednostkowe w I kwartałach, w którym stosunek miesięcy żeglugowych do miesięcy sezonu martwego jest 1:5 i muszą być niższe od planowanego jednostkowego kosztu rocznego, który obliczony został w założeniu 9 miesięcy nawigacyjnych i 3 miesięcy martwego sezonu, a więc w stosunku 3:1. Żadnych ściślejszych określeń poza wspomnianymi wyżej „nieco“ i „znacznie“ przy obecnym układzie planowania kosztów ustalić nie można.

Aby wyeliminować zniekształcenie jednostkowych kosztów w poszczególnych kwartałach, wywołane kosztami sezonu martwego, utworzone zostało w księgowości specjalne konto kosztów sezonu martwego, na które odnoszą się do dalszego rozliczenia wszystkie koszty powstałe w sezonie martwym. Koszty te następnie się rozlicza, obciążając nimi pro rata temporis koszty usług wykonanych w okresie nawigacji.

Zasada ta jest słuszna i gdyby była konsekwentnie wprowadzona w życie i gdyby koszty sezonu martwego można było ściśle wydzielić, niewątpliwie eliminowałaby skutki sezonowości żeglugi przy kształtowaniu się jej kosztów własnych. W obecnym stanie rzeczy przy połowicznym wprowadzeniu tej zasady w życie, w dalszym ciągu nie wiadomo czy obliczony za każdy kwartał jednostkowy koszt własny jest takim jakim być powinien wg planu, czy też nie.

Pierwszy błąd leży w tym, że plan kosztów nie ma pozycji, ani globalnych kosztów sezonu martwego, ani też wysokości obciążenia tymi kosztami jednostkowego kosztu własnego. Nie wiadomo więc, czy każdorazowe kwartałne obciążenie jednostki usług kosztami martwego sezonu jest zgodne z planowanym czy też nie.

Dalej sposób ten nie rozlicza całkowicie na koniec każdego kwartału wszystkich kosztów efektywnie do końca tego kwartału poniesionych. Wyprowadzenie w tych warunkach jakichkolwiek wniosków, opierając się na porównywaniu planowanego jednostkowego przeciętnego kosztu rocznego z kosztem jednostkowym każdego kwartału, bez uwzględnienia w nim wszystkich dotychczasowych kosztów, byłoby bardzo ryzykowne.

Wreszcie trzeba wziąć pod uwagę, że w żegludze śródlądowej są dwa okresy sezonu martwego: na początku i w końcu roku kalendarzowego. Założywszy nawet, że koszty sezonu martwego z okresu I.I. — 15.III zostały właściwie i ściśle rozliczone, że ilość wykonywanych jednostek usług w dalszych kwartałach będzie ściśle taka sama, jak

przewidziana w rocznym planie usług, trzeba mieć na uwadze i to, iż jednostkowy koszt w poszczególnych kwartałach, nawet jak najściślej obliczony będzie musiał być jeszcze dodatkowo obciążony kosztami martwego sezonu, jaki dopiero nastąpi w okresie 15 — 31.XII. Nie mamy w planie globalnej wysokości kosztów martwego sezonu, nie mamy też rozbitcia tych kosztów na okresy I.I. — 15.III i 15 — 31.XII, nie wiadomo więc jaką kwotę dodatkowo będą musiały być obciążone dotychczasowe koszty jednostkowe. Wiadomo tylko, że z tego powodu jednostkowe koszty w poszczególnych kwartałach muszą być nieco niższe od planowanych na cały rok, jednak o ile niższe — ustalić nie można.

Pomijam tutaj bardzo ważną trudność ścisłego obliczania kosztów martwego sezonu w tych miesiącach, które są i miesiącami sezonu nawigacyjnego i miesiącami sezonu martwego (marzec i grudzień). Na poszczególnych odcinkach szlaków wodnych żegluga rozpoczyna się w różnym czasie i w różnym czasie się kończy. Ustalenie w tych warunkach zarówno planowanych, jak i rzeczywistych kosztów sezonu martwego jest trudne, a ścisłość tego ustalenia wątpliwa.

Z powyższego wynika, że prowadzenie oddzielnie kosztów martwego sezonu dla wyeliminowania w obliczaniu kosztów jednostkowych skutków sezonu martwego byłoby słuszone i celowe, jednak tylko przy zachowaniu dwóch zasadniczych warunków:

1) planowania tych kosztów zarówno w sumach globalnych jak i na jednostkę usług z podziałem na okres początkowy (I.I. — 15.III.) i okres końcowy (15 — 31.XII.),

2) ścisłego ich ustalania.

Bez zachowania tych warunków samo prowadzenie w księgowości kosztów sezonu martwego nic nie daje w zakresie eliminowania skutków sezonowości w okresowym kształtowaniu się jednostkowych kosztów własnych.

Rozważmy teraz, czy nie będziemy mieli lepszego porównania okresowych jednostkowych kosztów własnych z zaplanowanymi jednostkowymi kosztami rocznymi w przypadku, gdy zamiast porównywać jednostkowe koszty każdego kwartału oddzielnie porównywać będziemy z jednostkowym kosztem rocznym jednostkowe koszty okresów od początku roku do końca każdego kwartału. Inaczej mówiąc zamiast porównywania z jednostkowym kosztem rocznym jednostkowych kosztów II i III kwartału oddzielnie, porównywać będziemy jednostkowe koszty okresów I.I. — 30.VI. i I.I. — 30.IX. Porównywanie takie zanalizujemy zarówno w przypadku nieeliminowania kosztów martwego sezonu, jak i eliminowania. W pierwszym przypadku jednostkowe koszty nie są w obecnym stanie rzeczy porównywalne z jednostkowymi kosztami rocznymi. Przyczyna leży w tym, że każdy z tych okresów ma inny stosunek miesięcy nawigacyjnych do nienawigacyjnych niż rok. W okresie I.I. — 30.VI. stosunek ten wynosi 3,5:2,5; w okresie I.I. — 30.IX. 6,5:2,5, w całym roku zaś 9:3. Przy porównywaniu więc w tych warunkach kosztów jednostkowych tych okresów z planowanymi jednostkowymi kosztami rocznymi, w założeniu nieustalania oddzielnie wysokości kosztów martwego sezonu, wiemy tylko, że zarówno jednostkowe koszty okresu I.I. — 30.VI., jak i jednostkowe koszty okresu I.I. — 30.IX. mogą być wyższe niż planowane jednostkowe koszty roczne i że koszty jednostkowe okresu I.I. — 30.IV. muszą być niższe niż koszty

jednostkowe okresu I.I. — 30.VI., natomiast jak wysokie powinny być różnice przy obecnym układzie planowania kosztów wiedzieć nie możemy.

Inaczej przedstawiałyby się wyniki porównywania w przypadku ustalania oddzielnie kosztów martwego sezonu. Wówczas wyniki półroczna czy trzech kwartałów łącznie byłyby bardziej porównywalne z przewidywanymi wynikami roku niż wyniki każdego kwartału oddzielnie. Jednak możliwość porównywania uzależniona jest, tak jak i przy porównywaniu wyników poszczególnych kwartałów od planowania kosztów martwego sezonu zarówno w sumach globalnych jak i na jednostkę usług.

Z powyższego widać, że przy obecnym układzie planu kosztów okresowych w trakcie roku rzeczywiste koszty jednostkowe są całkowicie nieporównywalne z planowymi kosztami jednostkowymi rocznymi. Wynika z tego, że kierownictwo przedsiębiorstwa nie ma możliwości kontrolować swoich kosztów bieżąco, w trakcie wykonywania planu, a może to robić dopiero po zakończeniu roku, a więc wtedy, kiedy ewentualne środki zaradcze, możliwe i wykonalne w trakcie roku, są często zupełnie nieaktualne po upływie tego roku.

Eliminowanie w okresowych kosztach zniekształceń spowodowanych przez sezonową działalność przedsiębiorstwa i czynienie ich porównywalnymi możliwe jest drogą:

- 1) albo ustalenia w planie kosztów prócz przewidzianych jednostkowych kosztów przeciętnych na cały rok również i przewidywanych jednostkowych kosztów własnych na każdy kwartał oddzielnie, uwzględniając w każdym kwartale rzeczywiste koszty i rzeczywiste usługi w tym kwartale przewidywane; prowadzenie wówczas oddzielnie kosztów martwego sezonu jest zbędne;
- 2) albo też prócz prowadzenia jak dotychczas w księgowości oddzielnie kosztów martwego sezonu, rozliczanych w ciągu całego roku, wprowadzenie również przewidywanych kosztów sezonu martwego jako oddzielnej pozycji w planie kosztów, zarówno w kwocie globalnej jak i w kwocie obciążenia na jednostkę usług z podziałem tej pozycji na koszty sezonu martwego w początku (I.I. — 15.III.) i w końcu (15 — 31.XII.) roku; w tym przypadku ustalanie w planie kosztów przewidywanych jednostkowych kosztów za każdy kwartał nie jest potrzebne.

Rozpatrzmy teraz na czym polega losowość wyników pracy przedsiębiorstwa i jak odbija się ta losowość na kształtowaniu się kosztów własnych.

W żegludze śródlądowej*) są trzy podstawowe elementy warunkujące wykonanie planu przewozów: szlak wodny, posiadane środki przewozowe i masa towarowa do przewozu. Losowość wyników przewozów powoduje szlak wodny, a mianowicie wysokość poziomu wody, gdyż od tej wysokości bezpośrednio zależy głębokość zanurzenia, od której znowu zależy bezpośrednio ilość wykonywanych jednostek usług (t/km).

Poziom wody w okresie nawigacyjnym bywa w poszczególnych okresach i na poszczególnych odcinkach tak niski, że żegluga w ogóle prowadzić nie można. Zachodzą więc w sezonie nawigacyjnym przerwy w żegludze. Przerwy te nie następują jednocześnie na wszystkich szlakach wodnych eksploatowanych przez przedsiębiorstwo. In-

*) Autor rozpatruje tutaj tylko przewóz towarów, jako podstawowe zadanie żegluga śródlądowej.

ne są warunki nawigacyjne na Wiśle, inne na Odrze, inne wreszcie na Jeziorach Mazurskich. Różne są też te warunki na poszczególnych odcinkach obu rzek. Wszystko to powoduje, że takich przerw w sezonie nawigacyjnym, aby żegluga była przerwana całkowicie właściwie nie ma.

Nie można przewidzieć w połowie roku poprzedzającego rok, na który się planuje, jaka będzie wysokość poziomu szlaków wodnych. Zależna jest ona bowiem od przyszłych zjawisk klimatycznych: ilości opadów śnieżnych w okresie zimy, szybkości tajania śniegów w okresie wiosennym, wreszcie opadów deszczowych, ich nasilenia, częstotliwości i lokalizacji w okresie nawigacji. Możliwości w zakresie korygowania niekorzystnych poziomów wody, polegające na właściwej gospodarce wodą przez odpowiednie wykorzystanie zbiorników retencyjnych są bardzo ograniczone.

Dodać tutaj należy, że możliwość zwiększenia ilości wykonywanych jednostek usług (tkm) w miarę wzrostu wysokości poziomu wody jest ograniczona, gdyż poziom wody nie może być wyższy od takiego, przy którym holownik holujący barki będzie mógł przejechać pod mostami. Wyższy poziom wody powoduje znowu automatycznie konieczność zaprzestania żeglugi.

Sam fakt, że w polskich warunkach klimatycznych żegluga nie może być uprawiana cały rok bez przerwy, a tylko sezonowo, w okresie ok. 9 miesięcy, jest w planach przewidziany. Natomiast data rozpoczęcia, data zakończenia oraz okres trwania sezonu nie mogą być przewidziane. Niemożność ścisłego ustalenia rozpoczęcia i zakończenia sezonu, gdyby okres sezonu nawigacyjnego był stały, powodowałaby tylko niemożność ścisłego sporządzania kwartalnych planów usług. Natomiast fakt, że nie można przewidzieć długości sezonu nawigacyjnego, musi wpływać bezpośrednio na ścisłość planowania usług na cały rok. Dłuższy niż przewidziany w planie sezon nawigacyjny powinien spowodować zwiększenie ilości planowanych usług, natomiast krótszy — jej zmniejszenie.

Wreszcie z losowości żeglugi śródlądowej wynikają dalsze jeszcze skutki, które stawiają ją w zupełnie innych warunkach niż normalne przedsiębiorstwo np. przemysłowe. W fabryce, w której na skutek takich czy innych okoliczności, obojętne zależnych lub też niezależnych od kierownictwa, plan produkcji nie został w danym okresie wykonany, można w następnym okresie, po usunięciu tych okoliczności, wyrównać zaległości. Inaczej jest w żegludze śródlądowej. Nie tylko, że ilość wykonanych jednostek usług jest zależna od stanu wody, na co kierownictwo nie ma żadnego wpływu, ale poza tym często w okresach następnych odpada w ogóle możliwość wykonania usług zaplanowanych, a niewykonanych w okresach poprzednich. Np. przewóz ziemiopłodów aktualny jest stosunkowo w krótkim okresie czasu. Kiedy okres ten minie, przewóz staje się w ogóle nieaktualny. Poza tym żegluga jest przedsiębiorstwem usługowym, a więc terminy, w jakich wykonywuje swoje usługi, musi dostosowywać do potrzeb swoich zleceńdawców, a nie na odwrót.

Wszystkie przytoczone wyżej fakty stwierdzają, że w żegludze śródlądowej, której wyniki są wypadkową planowanego działania i losowych okoliczności, plan usług oparty na założeniach stałych nigdy nie może być w pełni realny. Wykonane usługi powinny być zawsze większe od zaplanowanych, jeśli rzeczywiste warunki nawigacyjne (głębokość zanurzenia) były pomyślniejsze niż zaplanowane, i mniejsze, jeżeli te warunki były gorsze.

Nierealność planu usług automatycznie musi powodować nierealność planu kosztów i to zarówno okresowych jak i rocznych. Największe zniekształcenia, ale stosunkowo najłatwiejsze do korekty powoduje sam fakt wykonania innej, niż zaplanowana, ilości jednostek usług. Ale są też zmiany w kosztach sięgające głębiej. Jeśliby np. przedsiębiorstwo zaplanowało wykonanie w danym roku pewnej ilości jednostek usług przy przewidywanym zanurzeniu 130 cm i długości sezonu nawigacyjnego 270 dni i tę zaplanowaną ilość jednostek usług wykonało, jednak przy większym zanurzeniu, a w krótszym sezonie nawigacyjnym, koszty wykonania tych jednostek, zarówno w sumach globalnych, jak i na jednostkę usług muszą być niższe, niż przewidywał plan kosztów. Niższe muszą być dlatego, że niektóre koszty bezpośrednie rosną w mniejszym stosunku jak usługi, wykonane za te koszty. Np. do holowania barki zanurzonej na 140 cm holownik zużywa nie wiele więcej materiałów pędnych, niż zużyłby do holowania barki zanurzonej na 120 cm, gdy tymczasem barka zanurzona na 140 cm przewiezie znacznie większy ładunek niż barka zanurzona na 120 cm. Premie załóg pływających obliczane są, zgodnie z postanowieniami zbiorowego układu pracy od barkokilometrów, a nie od tonokilometrów, a więc załoga barki jadącej z zanurzeniem 140 cm otrzyma łącznie taką samą premie, jak załoga takiej samej barki jadącej z zanurzeniem 120 cm. Opłaty za służowanie zależne są tylko od powierzchni obiektów pływających, a więc stawka jest jednakowa przy każdym zanurzeniu. Odwrotnie, wykonanie planu usług przy zanurzeniu mniejszym, niż przewidywane w planie, będzie zawsze kosztowało drożej niż zaplanowano.

W tych warunkach co z czym powinno bieżąco porównywać kierownictwo przedsiębiorstwa, aby móc stwierdzić, czy koszty rzeczywiste mieszczą się w granicach kosztów zaplanowanych? Ma ono możliwość jedynie tylko, albo porównywać kwartalnie globalne kwoty poszczególnych kosztów ułożonych wg. JPK rzeczywistych i na ten kwartał planowanych, albo też porównywać rzeczywiste koszty jednostkowe za każdy kwartał z planowanym kosztem jednostkowym rocznym. Innych danych, do porównywania nie ma. Ale te porównywania nie by dać nie mogły nawet wtedy, gdyby zjawiska o charakterze losowym kosztów nie zniekształciły na skutek sezonowej pracy przedsiębiorstwa. Tym bardziej nie mogą dać one żadnego materiału do ustaleń, gdy zniekształcone już sezonową działalnością przedsiębiorstwa okresowe koszty uległy dalszym zmianom i zniekształceniom na skutek zjawisk losowych.

Kontrolowanie jednak kosztów własnych przez zestawianie ich z planowanymi jest konieczne. Musi to robić zarówno kierownictwo przedsiębiorstwa, jak i bank finansujący, który gospodarce finansową przedsiębiorstwa, obowiązany jest bieżąco kontrolować, jak wreszcie władza nadzorcza przedsiębiorstwa — jego resortowe ministerstwo. Ponieważ przy obecnym układzie planów taka kontrola jest, jak wyjaśniłem wyżej, niewykonalna, konieczne jest opracowanie takiego układu planu kosztów, który by wiążąc się z planem usług pozwalał na automatyczne korygowanie go w zależności od:

- 1) zmian w planie usług,
- 2) bezpośredniego wpływu poziomu wody na poszczególne koszty.

Dopiero taki układ, eliminujący z okresowych wyników działalności przedsiębiorstwa skutki jego sezonowości i losowości pozwoli na to, aby pla-

ny były zawsze realne i aby można je było zawsze bieżąco kontrolować.

Największa trudność automatycznej korekty planu kosztów w zależności od zmian planu usług polega na tym, że poszczególne koszty są w bardzo różnym stopniu zależne od wykonania tej czy innej ilości jednostek usług. Badać i ustalać odpowiednio współczynniki dla każdego rodzaju kosztów byłoby zadaniem trudnym i skomplikowanym zwłaszcza z uwagi na to, że żegluga śródlądowa ma nie jeden, lecz kilka rodzajów usług. Należy iść tutaj inną drogą, drogą podziału poszczególnych rodzajów kosztów na grupy, w zależności od takiego lub innego wpływu na nie wykonania planu usług.

Są 3 takie grupy kosztów w żegludze śródlądowej, a mianowicie:

1. Koszty związane z samym faktem dokonywania czynności eksploatacyjnych

Powstają one tylko wtedy, kiedy czynności te są dokonywane, nie ma ich natomiast w okresie przerw zarówno sezonowych jak i losowych. Są to koszty zmienne. Jednak tylko część ich jest ściśle proporcjonalna do ilości wykonanych jednostek usług. Należą do nich:

- a) ta część wynagrodzenia załóg pływających i kadry przeładunkowej, jaka zależy nie tylko od faktu wykonywania usług (premie eksploatacyjne załóg pływających, różnica pomiędzy wynagrodzeniem godzinowym a wynagrodzeniem akordowym kadry przeładunkowej, ryczałty, nawigacje itp.),
- b) koszt materiałów pędnych i prądu do dźwigów,
- c) opłaty służbowe,
- d) koszt usług obcych w zakresie samego ruchu,
- e) koszt remontów awaryjnych.

2. Koszty związane z posiadaniem taboru, urządzeń, magazynów itp.

Koszty te w sumach globalnych są niezależnie od faktu dokonywania lub niedokonywania usług, czynnik więc sezonowości i losowości na ich wysokość nie wpływa, zależne są one natomiast od ilości posiadanego taboru, urządzeń, magazynów etc. Są to koszty zmienne, proporcjonalne do ilości posiadanego taboru, urządzeń etc.

Należą do nich:

- a) stałe wynagrodzenia załóg pływających i kadry przeładunkowej;
- b) te zmienne wynagrodzenia załóg pływających i kadry przeładunkowej, które nie są bezpośrednio zależne od ilości wykonywanych jednostek usług (np. premia za właściwą konserwację, itd.);
- c) koszty szkolenia załóg;
- d) koszty przeglądów, konserwacji, remontów bieżących, amortyzacji, asekuracji posiadanego taboru, urządzeń, magazynów etc.;
- e) wszelkie inne koszty związane bezpośrednio z taborem i urządzeniami, a niezależne od tego czy tabor i urządzenia są w poszczególnych okresach eksploatowane, czy też nie (np. nafta oświetleniowa i węgiel opałowy dla barak, oświetlenie magazynów, itd.).

3. Koszty związane z prowadzeniem przedsiębiorstwa

Koszty te są niezależne ani od ilości posiadanego taboru, urządzeń, magazynów etc., ani też od ilości

ci wykonywanych usług. Są to koszty stałe. Należą do nich:

- a) całkowite koszty Biur Oddziałów,
- b) koszty administracyjne Ekspozytur.

Szczekółowe rozbitcie wszystkich poszczególnych kosztów na powyższe 3 grupy wymaga dokładnego rozpracowania. Potrzebna jest tutaj szczegółowa instrukcja ustalająca zasady podziału wszystkich kosztów na te grupy.

Układ planu kosztów powinien być następujący:

Koszty grupy 1-ej, związane z faktem wykonywania usług ustalane były dla poszczególnych rodzajów usług oddzielnie, a planowana ich wysokość obliczana byłaby na jednostkę każdego rodzaju usług. Ze względu na to, że koszty te powstawałyby tylko wtedy, kiedy usługi są wykonywane, a nie byłoby ich zupełnie w okresach przerw, znieszczenie i czynienie nieporównywalnym rzeczywistego jednostkowego kosztu własnego za dany okres z planowanym przeciętnym jednostkowym kosztem własnym, wywołane skutkami planowej działalności przedsiębiorstwa, byłoby całkowicie wyeliminowane. Dla wyeliminowania skutków losowości wobec tego, że część tych kosztów, jakkolwiek zależna od samego faktu ruchu, nie jest jednak ściśle proporcjonalna do ilości wykonywanych jednostek usług, należy dla niektórych poszczególnych kosztów opracować odpowiednie współczynniki stanowiące korektę ich wysokości na jednostkę usług przy różnych stanach wody. Po zastosowaniu tych współczynników w planowanych jako przeciętne na cały rok jednostkowych kosztach grupy 1-ej, stałyby się one porównywanymi z rzeczywistymi jednostkowymi kosztami grupy 1-ej w poszczególnych okresach.

Koszty grupy 2-ej ustalone byłyby również dla poszczególnych rodzajów usług oddzielnie. Wysokość ich byłaby obliczona zarówno na jednostkę usług jak i na jednostkę poszczególnych rodzajów środków dla wykonywania usług, a więc: w zakresie przewozów towarowych na 1 m³ wymierzony barki, 1 KM mocy holownika; w zakresie przewozów osobowych na 1 KM mocy statków; w zakresie przeładunków na 1 tonę mocy dźwigów itp. Koszty te zarówno w sumach globalnych jak i na jednostki poszczególnych rodzajów środków do wykonywania usług nie ulegają żadnym zmianom w zależności od tego, czy środki dla wykonywania usług, które kosztami tymi są obciążone, usługi wykonywują czy też nie. Skutki sezonowości i losowości byłyby więc z kosztów wyeliminowane, a koszty poszczególnych miesięcy lub kwartałów stałyby się porównywalne z przeciętnymi miesięcznymi albo kwartalnymi kosztami ustalonymi na podstawie planowanych kosztów rocznych. Jedynie tylko w przypadku dużych planowanych różnic w poszczególnych kwartałach w środkach do wytwarzania usług, nie tyle może ilościowych co w rodzajach środków, porównywanie planowanych obciążeń kwartalnych, obliczonych na podstawie rocznych z rzeczywistymi kwartalnymi, mogłoby nie być dostateczne.

Koszty grupy 3-ej byłyby również ustalane dla poszczególnych rodzajów usług z tym jedynie, że tylko niektórymi z tych kosztów można będzie obciążyć poszczególne rodzaje usług od razu, resztą zaś, wspólnych dla wszystkich rodzajów usług, obciążyć poszczególne rodzaje usług w klucza. Wysokość tych kosztów byłaby obliczana w sumach globalnych na każdy miesiąc lub kwartał oraz niezależnie od tego w kwotach przypadających zarówno na każdą jednostkę usług, jak i każdą jednostkę poszczególnych środków do wykonywania usług.

Wskazane dla ułatwienia kontroli byłoby ustalenie tych kosztów w sumach globalnych niezależnie od podziału wg rodzajów usług, również i wg jednostek organizacyjnych, w których zostają przewidziane, łącznie dla wszystkich rodzajów usług w tej jednostce organizacyjnej. Koszty te w sumach globalnych są zupełnie niezależne od ilości wykonanych jednostek usług, a więc przy porównywaniu sum globalnych zaplanowanych na każdy kwartał i rzeczywistych w tym kwartale eliminuje się całkowicie skutki sezonowości i losowości w przedsiębiorstwie globalne sumy tych kosztów ustalone w planie na poszczególne kwartały są zawsze porównywalne z rzeczywistymi kosztami w tych kwartałach.

Sposób kontroli kosztów grupy 1-ej jest jasny. Znana jest z planu wysokość obciążenia nimi kosztu własnego każdej poszczególnej jednostki usług. Wysokość ta powinna być zasadniczo jednakowa w ciągu całego roku. Należy ją tylko urealnić na poszczególne okresy sprawozdawcze, stosując wskazane wyżej współczynniki. Po dokonaniu odpowiednich poprawek w obciążeniu każdej jednostki usług kosztami grupy 1-ej i porównując rzeczywiste jednostkowe koszty grupy 1-ej w sprawozdawczym miesiącu, kwartale czy okresie z jednostkowymi kosztami tej grupy planowanymi na rok, a urealnionymi na dany okres sprawozdawczy, z łatwością ustalimy, czy w zakresie kosztów grupy 1-ej przedsiębiorstwo gospodarowało dobrze. W razie wyników ujemnych szukamy przyczyn, wiedząc z góry, że zarówno sezonowość jak i losowość przyczynami tymi być nie mogą.

Również łatwa jest kontrola kosztów grupy 2-ej. Znając z planu rocznego wysokość obciążenia stałymi kosztami każdej jednostki środków do wykonywania usługi i wiedząc jaką ilością tych środków w miesiącu, kwartale lub okresie sprawozdawczym rozporządzaliśmy, możemy z łatwością ustalić, jaką powinna być, zgodnie z założeniami planu globalna kwota kosztów grupy 2-ej dla każdego rodzaju usług. Mając ze sprawozdawczości globalne sumy rzeczywiste dla poszczególnych rodzajów usług, porównanie nie następuje trudności. W razie wyników ujemnych szukamy przyczyn, wiedząc również z góry, że zarówno sezonowość jak i losowość przyczynami tymi być nie mogą.

Prosta jest również kontrola kosztów grupy 3-ej. Porównujemy za każdy miesiąc, kwartał, okres globalne sumy tych kosztów dla poszczególnych rodzajów usług i łącznie dla wszystkich rodzajów. Z łatwością możemy ustalić miejsca ewentualnych przekroczeń badając dalej i przyczyny tych przekroczeń. Przyczynami tymi również nie może być ani sezonowość ani też działalność przedsiębiorstwa w warunkach losowych.

Podany wyżej sposób bieżącej kontroli kosztów własnych, eliminujący zniekształcenie tych kosztów spowodowane przez sezonowość i losowość i pozwalający na porównywanie kosztów rzeczywistych okresowych z kosztami planowanymi polega na wykorzystaniu faktu, że sezonowość i losowość różnie wpływają na poszczególne koszty. Na pewne koszty sezonowość i losowość wpływają w ten sposób, że koszty te maleją w sumach globalnych, pozostając natomiast bez zmian na jednostkę usług, na inne zaś koszty zjawiska te wpływają odwrotnie: pozostają one bez zmian w sumach globalnych, zmienia się natomiast ich wysokość na jednostkę usług. Są wreszcie i takie koszty, na których wysokość w sumach globalnych wpływają inne czynniki niż sezonowość i losowość, natomiast sezonowość

i losowość wpływają na wysokość obciążenia tymi kosztami jednostki usług. Jasne więc jest, że porównując koszty całkowite, obojętnie czy w sumach globalnych, czy na jednostki usług zawsze będziemy mieli wyniki zniekształcone skutkami sezonowości i losowości. Natomiast porównując je wg grup, każdą grupę i na czaje, skutki sezonowości losowości można wyeliminować.

Nieco inne będzie natomiast badanie kosztów rocznych. Tutaj powinny być porównywane planowane i rzeczywiste koszty jednostkowe, jednak również z podziałem ich na podane wyżej 3 grupy i z porównywaniem każdej grupy oddzielnie.

Koszty jednostkowe grupy pierwszej winny zawsze odpowiadać zaplanowanym, z uwzględnieniem tylko ewentualnych różnic wynikających z bezpośredniego wpływu stanu wody na wysokość niektórych kosztów.

Koszty jednostkowe grupy 2-ej przede wszystkim powinny odpowiadać zaplanowanym na jednostkę poszczególnych środków do wykonywania usług (1 m³ wymierzony barki, 1 KM holownika etc.), a następnie dopiero powinny być porównywane z planowanymi na jednostkę usług. Jeśli koszty rzeczywiste na jednostkę poszczególnych środków do wykonywania usług są większe niż planowane, należy szukać przyczyn, badając poszczególne części składowe tych kosztów i porównując ich wysokość z planowanymi. Przed porównywaniem rzeczywistych kosztów tej grupy na jednostkę usług należy urealnić planowane jednostkowe koszty tej grupy przez uwzględnienie w nich zmniejszenia względnie zwiększenia w porównaniu z planowaną ilością wykonanych jednostek usług na skutek losowości (innego stanu wody niż przewidywał plan). Urealnienie te winno być wykonane wg wzoru:

$$A_1 = A \left(\frac{B}{B + B_1} \right)$$

gdzie A_1 = urealnione planowane koszty jednostkowe grupy drugiej, A = koszty jednostkowe grupy drugiej, B = planowana ilość jednostek usług, B_1 = zmniejszenie (—) względnie zwiększenie (+) ilości jednostek usług wynikłe na skutek losowości. Jeśli koszty jednostkowe grupy drugiej pozostając w granicach planu na jednostkę poszczególnych środków do wykonywania usług są większe od urealnionych planowanych na jednostkę usług, świadczy to tylko, że posiadane środki wykorzystane zostały w zbyt małym stopniu w porównaniu z planem, a więc:

- mogło być tych środków za dużo do wykonania zadań planowanych;
- mogły te środki nie być ze sobą właściwie zharmonizowane (za mało holowników w stosunku do barek lub odwrotnie);
- mogły nie być one właściwie używane.

Należy więc szukać przyczyn wiedząc jednak z góry, że element losowości został przez urealnienie planowego kosztu jednostkowego z przyczyn tych całkowicie wyeliminowany.

Koszty jednostkowe grupy trzeciej powinny przede wszystkim odpowiadać zaplanowanym w sumach globalnych, a następnie dopiero na jednostkę usług. Planowane koszty tej grupy na jednostkę usług winny być urealnione, tak samo jak jednostkowe koszty grupy drugiej. Jeśli globalne koszty grupy trzeciej są wyższe od zaplanowanych, świadczy to wyraźnie o nieutrzymaniu się w granicach planowanych limitów z winy przedsiębiorstwa, gdyż wysokość tych kosztów w sumach glo-

balnych z losowością przedsiębiorstwa nie ma nic wspólnego. Natomiast jeśli pozostając w granicach limitów w sumach globalnych, są one wyższe od urealnionych planowanych na jednostkę usług, jest to tylko wynikiem wykonania przez przedsiębiorstwo mniejszej ilości usług niż przewidywał plan.

Porównanie poszczególnych składników (grup) kosztów jednostkowych oraz ich sumy planowanych (po urealnieniu) i rzeczywistych poza ustaleniem rzeczywistych wyników gospodarczej działalności przedsiębiorstwa pozwoli na ocenę w jaki sposób kierownictwo przedsiębiorstwa niedociągnięcia na jednych grupach kosztów wyrównywało racjonalnymi pociągnięciami na innych grupach. Porównując tylko same sumy — materiału do oceny nie uzyskamy.

Reasumując należy podkreślić, że podany wyżej sposób porównywania kosztów planowanych i rzeczywistych:

- 1) pozwoli ściślej niż dotychczas powiązać plan usług z planem kosztów;
- 2) umożliwi dokonywanie w sposób prosty i łatwy korekty planu kosztów w zależności zarówno od wykonywania planu usług, jak i od ilości i rodzaju środków do wykonywania tych usług;
- 3) pozwoli usuwać okresowe zniekształcenie kosztów powodowane zjawiskiem sezonowej działalności przedsiębiorstwa;
- 4) pozwoli automatycznie regulować planowaną wysokość kosztów w zależności od losowych zmian w planie usług;
- 5) przez usunięcie okresowych zniekształceń kosztów spowodowanych sezonowością przedsiębiorstwa oraz przez umożliwienie automatycznego korygowania planowanych kosztów zależnie od losowych zmian w planie usług umożliwi bieżącą kontrolę kształtowania się kosztów własnych w przedsiębiorstwie;

- 6) przez rozdzielenie skutków wpływu na koszty zjawisk losowych od skutków działalności kierownictwa pozwoli na wyraźne ustalenie za jakie zmiany kosztów w porównaniu z planowanymi kierownictwo przedsiębiorstwa jest, a za jakie nie jest odpowiedzialne;
- 7) ułatwi przy kontroli kosztów znajdowanie miejsc i przyczyn niedociągnięć;
- 8) uczyni zbytecznym prowadzenie odrębnego rachunku kosztów martwego sezonu zarówno w planowaniu jak i w księgowości;
- 9) uczyni zbytecznym planowanie jednostkowych kosztów na poszczególne kwartały;
- 10) przez wprowadzenie nowych mierników jako to:

- a) bezpośrednie koszty ruchu na jednostki poszczególnych usług,
- b) stałe koszty na jednostki poszczególnych rodzajów środków do wykonywania usług,
- c) stałe koszty środków do wykonywania usług na jednostkę tych usług,
- d) stałe koszty administracji na jednostki poszczególnych rodzajów środków do wykonania usług,
- e) stałe koszty administracji na jednostkę usług,

nie tylko pozwoli kontrolować najistotniejsze dla rentownej gospodarki przedsiębiorstwa zespoły kosztów, ale prócz tego pozwoli podejść bliżej niż dotychczas do rozwiązania szeregu zagadnień, które przy obecnym układzie planu kosztów są raczej nierozwiązalne.

Podany sposób planowania kosztów jest tylko próbą rozwiązania, której nie uważam oczywiście za jedyną. W każdym razie obecny stan rzeczy nasuwa konieczność zainteresowania się tą sprawą, a więc konieczność szukania rozwiązań innych, wyboru rozwiązania najwłaściwszego i wprowadzenia w życie jego założeń.

MGR WŁADYSŁAW BRAS

O WŁAŚCIWE FORMY ORGANIZACYJNE GOSPODARKI DROGOWEJ

(Artykuł dyskusyjny)

Po ogólnej charakterystyce gospodarki drogowej oraz podaniu klasyfikacji dróg publicznych autor omawia szczegółowo obecną strukturę gospodarki drogowej, wskazując na jej wady organizacyjne. Do wad tych zalicza: obciążenie wydziałów komunikacyjnych prezydentów wojewódzkich i powiatowych rad narodowych operatywną działalnością, przewidzianą dla przedsiębiorstwa budowlanego w zakresie budowy dróg i mostów, niewłaściwy podział zadań między organizacje gospodarcze działające na polu drogownictwa, słabą obsługę niektórych ważnych zagadnień jak np. projektodawstwa oraz brak jednolitego naczelnego kierownictwa.

CHARAKTERYSTYKA GOSPODARKI DROGOWEJ

Mówiąc o gospodarce drogowej mimowoli nasuwają się smutne wspomnienia okresu Polski przedwzrostowej, okresu zaniedbania dróg publicznych, kiedy to w porze jesiennej i wiosennej całe połać kraju były wprost niedostępne z braku odpowiednich dróg. Wstyd wprost wspominać, że gęstość sieci dróg o twardej nawierzchni wynosiła w średniej przeciętnej około 16 km/100 km dla ca-

łego kraju. Szczupły był bilans naszej gospodarki drogowej tego okresu, który wyrażał się 14,700 km dróg państwowych, 34,333 km dróg wojewódzkich i powiatowych oraz 14,127 km dróg gminnych).

Druża wojna światowa zmniejszyła jeszcze ten skromny dorobek gospodarki drogowej na skutek dewastacji okupanta i zniszczeń wojennych o 30% jeżeli chodzi o drogi, a 50% w stosunku do mostów.

¹⁾ dane z „Rocznika politycznego i gospodarczego“ 1943 r. str. 740.

Polska Ludowa, obejmując opłakaną spuściznę rządów kapitalistycznych, musiała w pierwszym okresie podjąć trudne zadanie odbudowy zniszczonych wojennych w gospodarce drogowej, po jej zaś zwycięskim przeprowadzeniu postawiła sobie ambitne zadanie radykalnej zmiany stanu dróg publicznych. Na skutek przesunięcia wschodnich granic państwowych po Odrę i Nysę Łużycką oraz przyłączenia do macierzy prastarych ziem polskich lepiej zagospodarowanych i uprzemysłowionych wzmógł się poważnie potencjał dróg publicznych, wyrażając się 30,7 km przeciętnej gęstości sieci drogowej o powierzchni twardej na 100 km² powierzchni. Gęstość ta waha się od 13 km/100 km² w województwie lubelskim, do 54 km/100² w województwie wrocławskim, zielogórskim, opolskim i katowickim. Rok przed zakończeniem 3-letniego planu odbudowy gospodarczej, bilans dróg publicznych wyrażał się liczbą 38.370 km dróg państwowych, 40.697 km dróg powiatowych i 172.424 km/dróg gminnych²⁾. Bilans ten jest bardzo niezadowolający tak pod względem jakości jak i ilości.

Zarówno Polska Zjednoczona Partia Robotnicza jak i Rząd Polski Ludowej zdaje sobie doskonale sprawę z tego, że nie może być szybszego rozwoju życia gospodarczego bez rozbudowy i polepszenia stanu dróg publicznych, nie też dziwnego, że Prezydent Bierut w przemówieniu na konferencji prezydium wojewódzkich rad narodowych w dniach 27 i 28 stycznia 1949 r. wskazał, że „zaniedbanie znacznej części kraju w zakresie dróg kołowych hamuje rozwój wymiany towarowej w gospodarstwach chłopskich na tych terenach i powstrzymuje wzrost poziomu zaopatrzenia kulturalnego wsi“. Ta świadomość i to stwierdzenie jest jednak zupełnie odmienne w swych skutkach od podobnych, dość często powtarzanych stwierdzeń okresu przedwojennego. Przejawia się ono bowiem w stałej woli zmiany istniejącego stanu, w przemyślanej i zaplanowanej działalności Państwa. Na skutek tego gospodarka drogową wkracza w okres Planu Sześcioletniego z olbrzymim programem wybudowania 6.500 km nowych dróg o powierzchni twardej, przebudowania około 4.000 km dróg na typ ulepszony, odbudowania ponad 850 km nawierzchni ulepszonej i wybudowania 30.000 m bieżących mostów drogowych.

Zaznaczyć tu należy, że zgodnie z ustawą o budowie i utrzymaniu dróg publicznych (Dz. U. RP Nr 54, poz. 433) ogół dróg publicznych dzieli się zależnie od ich znaczenia ekonomicznego — komunikacyjnego na drogi:

- a) państwowe, zaliczone do tej kategorii aktem ustawodawczym,
- b) powiatowe, zaliczone do tej kategorii uchwałą powiatowej rady narodowej,
- c) gminne, nie zaliczone do jednej z dwóch poprzednich kategorii, uznane zaś za drogi gminne uchwałą gminnej rady narodowej.

Podział ten ma istotnie znaczenie zarówno ze względu na sposób finansowania ich budowy i utrzymania, jak i pod względem stosowania odpowiednich form organizacyjnych. Drogi państwowe są finansowane z budżetu centralnego, drogi powiatowe i gminne z odpowiednich budżetów terenowych.

²⁾ ibidem.

OBOWIĄZUJĄCA ORGANIZACJA DRÓG PUBLICZNYCH

Mimo olbrzymich zmian sposobu gospodarowania w Polsce Ludowej, które znalazły swe odbicie również i w nowoczesnej gospodarce drogowej, formy organizacyjne gospodarki drogowej pozostały nadal takie jak przed wojną. Co prawda stale słyszy się głosy, że organizacja tej dziedziny gospodarki państwowej nie odpowiada potrzebom i tamuje wykonanie planowych zadań, nikt jednak nie analizuje wad tej organizacji, nikt nie występuje z konkretnymi propozycjami zmian i nie podaje zmian i nie podaje kierunków usprawnień, a przeciw właśnie ta dziedzina gospodarki narodowej rozpoczęła w 1945 r. pracę ze stosunkowo dużym potencjałem wysoko kwalifikowanych fachowców.

Świadczy to o tym, że nasi drogowcy nie dość odważnie spoglądają w przyszłość, nie dość jasno widzą ostateczny cel jaki przyświecać im powinien w związku z hasłem uprzemysłowienia kraju i zastąpienia konia zmechanizowanymi środkami transportu drogowego. W związku z jednym z zasadniczych założeń Planu 6-letniego, według którego powstaną wielkie bazy przemysłu motoryzacyjnego, całkowicie zmieni się oblicze naszego ruchu drogowego. A przecież organizacja ma być wytworem potrzeb gospodarczych, ma być tym cementem, który technikę i siły ludzkie połączy dla harmonijnego i najekonomiczniejszego działania. Dlatego też celem artykułu będzie wywołanie dyskusji wokół zagadnienia reorganizacji struktury gospodarki drogowej, która z kolei mogłaby dopomóc do znalezienia właściwych kierunków rozwoju tej gospodarki.

Spójrzmy na schemat, który obrazuje obecną strukturę organizacyjną gospodarki drogowej w Polsce (rys. 1).

Zasadniczą charakterystyką tego schematu jest oparcie całej działalności budowlanej, związanej z wykonaniem planów gospodarczych na drogach publicznych, o strukturę władz publicznych mimo wyraźnie postawionej tezy gospodarczej i organizacyjnej, że dla realizacji zadań przewidzianych planem gospodarczym tworzy się przedsiębiorstwa państwowe. Dzisiejsza organizacja drogowa opiera się zasadniczo na komórkach organizacyjnych prezydium wojewódzkich i powiatowych rad narodowych, a mianowicie na wydziałach komunikacyjnych.

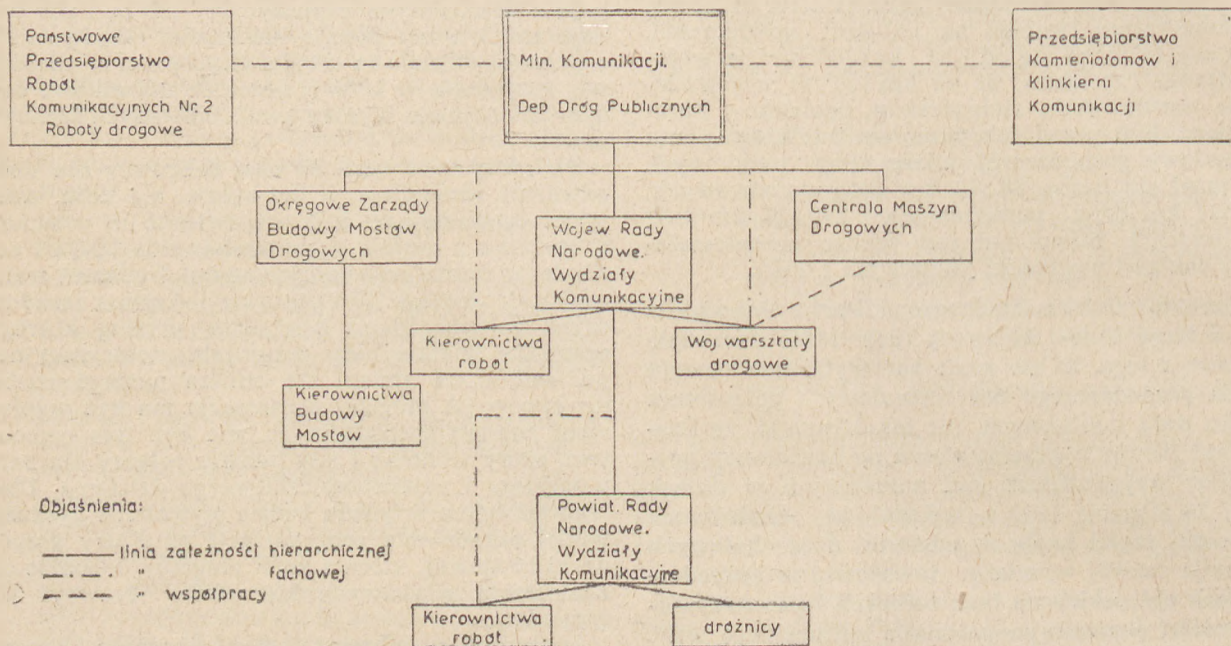
Jaki jest wachlarz czynności wydziałów komunikacyjnych? Przede wszystkim są one organem postulującym potrzeby w zakresie rozbudowy i ulepszenia sieci dróg na obszarze objętym działalnością rady narodowej oraz kontrolującym wykonanie tych postulatów. Tego rodzaju zakres czynności jest istotnym zadaniem terenowych organów jednolitej władzy państwowej i co do jego właściwości nie powinno być sprzeczności. Ale oprócz tych czynności, które w obecnej strukturze stanowią tylko drobną część zakresu działania wydziałów komunikacyjnych spełniają one olbrzymią ilość czynności, które trudno jest pomieścić w ciasnych ramach organizacyjnych i sztywnej rachunkowości władz, ze względu na ich operatywną działalność gospodarczą, dla której konieczne są elastyczne formy organizacyjne przedsiębiorstwa, a przede wszystkim szybka decyzja jednoosobowa kierownika, odpowiedzialnego za całokształt działalności przedsiębiorstwa.

W obecnej strukturze organizacyjnej wydziały komunikacyjne są równocześnie biurami projektowymi, dyrekcjami budów oraz przedsiębiorstwami

wykonywującymi większość robót (systemem gospodarczym). Jasne jest, że tego rodzaju organizacja nie sprzyja wykonaniu olbrzymich zadań Planu Sześcioletniego w zakresie dróg publicznych. I to jest bodaj największą wadą dzisiejszej struktury organizacyjnej gospodarki drogowej.

Oprócz pionu organizacyjnego wydziałów komunikacyjnych prezydium rad narodowych istnieje drugi pion, nie związany z poprzednim, który powołany został specjalnie dla przeprowadzenia trudnego zagadnienia odbudowy mostów drogowych.

do niej „gospodarka przydzielonym jej państwowym sprzętem drogowym oraz prowadzenie prac związanych z mechanizacją robót drogowych“. Przy takim sformułowaniu zakresu działania trudno jest powiedzieć jaka jest rola tej instytucji w porównaniu z poprzednio omówionymi pionami, czym ona właściwie ma być: instytutem, przedsiębiorstwem czy urzędem, oraz kto właściwie gospodaruje sprzętem drogowym? Jeżeli do tego dodamy, że istnieje szereg wojewódzkich warsztatów drogowych, których zadaniem jest remont ma-



Rys. 1

Są to okręgowe zarządy budowy mostów drogowych. Ale i tu mamy do czynienia z organizacjami o charakterze urzędów, które przeprowadzają budowę i odbudowę mostów sposobem gospodarczym lub przez powierzanie robót przedsiębiorstwom przy pozostawieniu dużego aparatu nadzoru nad wykonywanymi robotami. Pomijając fakt, że nie istnieje należyte rozgraniczenie materialnego zasięgu prac obu wspomnianych już pionów, gdyż wydziały komunikacyjne również przeprowadzają budowę i odbudowę mostów drogowych, forma urzędów, którą nadano okręgowym zarządom budowy mostów drogowych nie sprzyja sprawnemu wykonaniu przez nie zadań budowlanych, tym bardziej, że charakterystyką budownictwa drogowego są specjalne trudności w organizacji robót w terenie.

Przedstawiona organizacja wpływa również ujemnie na zaopatrzenie materiałowe robót, które przy tej strukturze zależne jest od decyzji całego zespołu hierarchicznie ustawionych urzędów, gdzie zasada jednoosobowego kierownictwa i jednoosobowej odpowiedzialności oraz szybkość działania napotyka na specjalne trudności. Wreszcie wobec takiego ustawienia brak jest organu, który wolny od bezpośredniej operatywnej działalności, mógłby spokojnie czuwać nad przebiegiem robót i interweniować tam, gdzie powstają wąskie przekroje, grożące załamaniem wykonania planu.

Poza wspomnianymi pionami widzimy organizacje specjalne, a mianowicie Centralę Maszyn Drogowych, której charakter jako instytucji o charakterze urzędu nasuwa specjalne zastrzeżenia. Analizując zakres działania Centrali Maszyn Drogowych z niemałym zdumieniem widzimy, że należy

szyn drogowych i mostowych oraz środków transportowych należących do działu gospodarki drogowej, oraz że te warsztaty podlegają równocześnie bezpośrednio (w pewnym zakresie) wojewódzkim wydziałom komunikacyjnym, Centrali Maszyn Drogowych oraz Departamentowi Dróg Publicznych MK, stworzymy sobie obraz całej skomplikowanej organizacji, krzyżującej się wzajemnie i wskutek tego kryjącej cały szereg niebezpieczeństw.

Wszystkie opisane już organizacje skupiają się pod wspólnym naczelnym kierownictwem Dep. Dróg Publicznych, ale i to naczelne kierownictwo nie obejmuje całokształtu gospodarki drogowej.

Poza tą organizacją pozostają przedsiębiorstwa budowy dróg, a przede wszystkim Państwowe Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych nr 2. Roboty drogowe, które podlegają Centralnemu Zarządowi Przedsiębiorstw Robót Komunikacyjnych oraz cały szereg przedsiębiorstw, zajmujących się robotami drogowymi i mostowymi, które znajdują się w innych resortach, choćby wspomnieć o dużej grupie robót mostowych w ramach przedsiębiorstwa „Mostostal“. Tego rodzaju rozrzucenie zagadnień i brak jednolitego kierownictwa nie sprzyja racjonalnej gospodarce zasobami ludzkimi i sprzętem.

Nie lepiej było do niedawna w zakresie zaopatrzenia w podstawowe materiały drogowe — to jest kamień i klinkier drogowy, kiedy to przedsiębiorstwa kamieniołomów i klinkierni znajdowały się pod różnym zarządem i luźno były związane z całością gospodarki drogowej. Stan ten uległ radykalnej zmianie na skutek uchwały Prezydium

Rządu z dnia 21 października 1950 r. (Mon. Pol. nr 121 poz. 1488). Obecnie całość gospodarki podstawowymi materiałami drogowymi skupia się w Zjednoczeniu Kamieniołomów i Klinkierni Komunikacji, które podporządkowane jest naczelnemu gospodarzowi dróg publicznych — Departamentowi Dróg Publicznych Ministerstwa Komunikacji.

Dla uzupełnienia należy jeszcze poświęcić nieco uwagi zagadnieniu dokumentacji technicznej dla gospodarki drogowej, gdyż ten problem w ogóle stanowi u nas prawie że w każdej dziedzinie jedno z wąskich gardeł w wykonaniu planów gospodarczych.

Przygotowaniem dokumentacji technicznej dla gospodarki drogowej zajmuje się przedsiębiorstwo państwowe: Centralne Biuro Studiów i Projektów Komunikacji. Biuro to powstało faktycznie z biura studiów i projektów kolejowych, a ponieważ samo projektodawstwo kolejowe posiada olbrzymi wachlarz zagadnień, których praktycznie ta jednostka projektodawcza w obecnym stadium organizacyjnym nie jest w stanie obsłużyć całkowicie, inne zagadnienia komunikacyjne pozostają zawsze na drugim miejscu. Przyczynia się również do tego fakt, że połączenie zagadnień komunikacyjnych, w których skład dotychczas wchodziły problemy kolejowe, dróg publicznych, samochodowe, dróg wodnych i lotnictwa cywilnego nie daje możliwości zdobycia tak uniwersalnego kierownictwa, które by mogło te zagadnienia objąć i poprowadzić w jednym biurze projektowym.

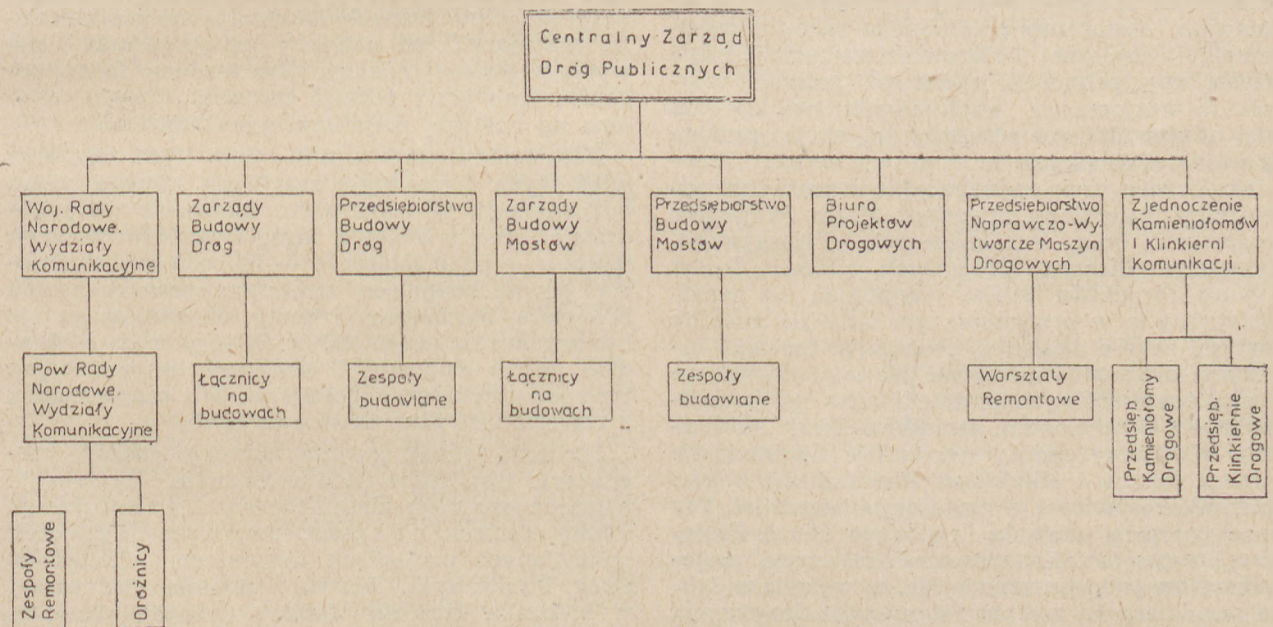
Dlatego też zagadnienie dokumentacji technicz-

Z przedstawionej już organizacji wynika bezwzględnie postulat, aby całość spraw gospodarki drogowej była skoncentrowana na najwyższym szczeblu w jednym ręku. Nie jest ważne, jak będzie się nazywała ta jednostka organizacyjna i w którym ona będzie się znajdować resorcie, ale ważne jest, aby to była jednostka odpowiedzialna za całość gospodarki drogowej i mająca możliwie wszystkie środki do racjonalnego jej prowadzenia.

W podanym niżej schemacie jednostka ta nazwana została „Centralnym Zarządem Dróg Publicznych“.

Potrzeby istnienia Centralnego Zarządu Dróg Publicznych nie trzeba szerzej uzasadniać, gdyż wynika ona z istoty planowej gospodarki i konieczności koordynacji wszelkich spraw, wchodzących w orbitę gospodarki drogowej, a jednym z poważnych argumentów celowości istnienia tego rodzaju organu może służyć przykład Związku Radzieckiego, gdzie organizacja gospodarki drogowej jest właśnie w ten sposób rozwiązana³⁾.

Istotnym zagadnieniem będzie celowy rozdział funkcji między jednostki organizacyjne podległe Centralnemu Zarządowi i dokładne rozgraniczenie ich zakresu działania. W projektowanym schemacie organizacyjnym oparto się na wysuniętej poprzednio już tezie, że wydziały komunikacyjne prezydiów rad narodowych nie sprawują agend budownictwa, które w całości skupione zostały w przedsiębiorstwach budowlanych, ale ograniczają się do wysuwania postulatów ekonomicznych rozbudowy dróg publicznych i sprawowania nad-



Rys. 2

nej dla gospodarki drogowej stanąć musi jako jedno z zagadnień wymagających należytego rozwiązania.

Poza tymi zagadnieniami, które przy analizowaniu struktury gospodarki drogowej muszą być wzięte pod uwagę, pozostaje zagadnienie prac badawczych, którymi dzisiaj zajmuje się osobny dział Instytutu Techniki Budowlanej. Zasadnicza przebudowa dróg oraz wprowadzenie czynnika opłacalności ekonomicznej budowy i utrzymania pewnego typu drogi wymaga większego niż dotychczas rozwoju prac badawczych oraz ściślejszego ich powiązania z codziennym życiem.

zoru nad praktycznym przeprowadzeniem tych postulatów.

Niezależnie od tych dwóch funkcji przy wydziałach komunikacyjnych pozostałaby służba nadzoru dróg, a więc służba patrolowa, której ilość powinna ulec zmniejszeniu co najmniej o połowę w stosunku do obecnej ilości dróżników, gdyż funkcje utrzymania dróg zostałyby podzielone pomiędzy przedsiębiorstwa budowlane (kapitałne remonty) i zespoły remontowe (doraźne naprawy). Zespoły

³⁾ patrz artykuły inż. Michała Brzostowskiego w nr 8/9 i 11 „Drogownictwa“ z 1950 r.

remontowe powinny powstać w ramach powiatów i obejmować duże odcinki drogowe. Roboty przeprowadzać powinny one i obejmować duże odcinki drogowe. Roboty przeprowadzać powinny one — o ile możliwości przy pomocy zmechanizowanego sprzętu — na podstawie meldunków o potrzebie przeprowadzania robót zgłaszanych przez dróżników (służbę patrolową).

W ramach tej organizacji konieczne jest zwrócić choćby małej uwagi na organizację gospodarki drogowej na wsi — w stosunku do dróg gminnych. Drogi gminne były u nas stale niedoceniane, jakkolwiek posiadają one bardzo istotne znaczenie dla całości gospodarki drogowej. Ich budowa i utrzymanie w większości wypadków oparte były o system szarwarkowy. System ten nie zawsze dawał odpowiednie rezultaty, a przyczyną tego był brak odpowiedniej organizacji. Wiś polska kryje jeszcze duże rezerwy niewykorzystanej siły ludzkiej, a nie ma chyba bardziej atrakcyjnego zadania, mobilizującego całą ludność wiejską jak dobrze obmyślana i zorganizowana akcja poprawy dróg we własnej wsi. Większość wsi ma na miejscu pod dostatkiem kamienia, ma dość sił roboczych, a stan dróg biegnących przez te wsie jest zwykle opłakany. Dzieje się po prostu to dlatego, że nikt o tym nie pomyślał, nikt nie poradził i nie wskazał, jakim sposobem należy przeprowadzić radykalną poprawę dróg gminnych.

To ważne zagadnienie wypada złożyć na barki wydziałów komunikacyjnych prezydiów powiatowych rad narodowych. Trzeba, aby technicy tych wydziałów corocznie odwiedzali wszystkie gminy, wskazywali sposoby budowy i przebudowy dróg gminnych, dostarczali potrzebnego sprzętu, dokumentacji technicznej i kierownictwa technicznego. Trzeba, aby pobudzali inicjatywę gromad, zywali do wzajemnego współzawodnictwa na tym polu, a niewątpliwie rezultaty tej akcji przejdą wszelkie oczekiwania.

Jako nowe ogniwa organizacyjne w postaci przedsiębiorstw należałoby utworzyć: Biuro Projektów Drogowych oraz Przedsiębiorstwo Naprawczo-Wytwórcze Maszyn Drogowych. Jeżeli chodzi o Biuro Projektów trzeba wspomnieć, że przedsiębiorstwo to w proponowanym układzie miałoby olbrzymi zakres działania, obsługując zarówno inwestycje drogowe i mostowe, jak też i wstępnie własne poszczególnych przedsiębiorstw, podporządkowanych Centralnemu Zarządowi Dróg Publicznych. Wystarczy choćby wspomnieć Zjednoczenie Kamieniołomów i Klinkierni Komunikacji z jego olbrzymią rozbudową w ciągu najbliższych lat, aby uznać potrzebę istnienia osobnego Biura Projektów Drogowych. Zagadnienie właściwego projektodawstwa jest tym ważniejsze, że wpływa w sposób zasadniczy na wykonawstwo robót drogowych. Nowoczesna organizacja pracy kładzie nacisk na bardzo skrupulatne przygotowanie robót, gdyż od niego zależy szybkość wykonawstwa. W okresie międzywojennym mieliśmy do czynienia z długoczasowością wykonywania robót. Dziś przedstawiamy się na szybkościowość. Ale nie należy zapominać, że szybkość wykonania robót zależy przede wszystkim od dobrej i dokładnej dokumentacji technicznej. Przystąpienie do robót muszą poprzedzać żmudne badania oraz sporządzenie dokładnych projektów robót. Aby to zadanie wykonać musi istnieć odpowiednia organizacja gospodarza odpowiedzialna za te prace.

W stosunku do proponowanego Przedsiębiorstwa Naprawczo - Wytwórczego Maszyn Drogowych można powiedzieć, że nie projektuje się właściwie

nic nowego, a raczej nadaje właściwe formy organizacyjne i odpowiednie usamodzielnienie gospodarce dotychczas istniejącej Centrali Maszyn Drogowych oraz wojewódzkim warsztatom drogowym. Skryształizowane już zasady finansowe oraz zasady rozrachunku gospodarczego wymagają, aby zarówno Centrala Maszyn Drogowych jak i wojewódzkie warsztaty drogowe stały się przedsiębiorstwem o typie produkcyjnym, opierającym swoją gospodarkę o plan produkcyjno - finansowy oraz ścisłe normy techniczne i koszty własne. Oczywiście niedługo może powiedzieć na tym miejscu, że nowe przedsiębiorstwo, nowa administracja to nowe podrożenie kosztów. Bezwzględnie należałoby przyznać słuszość temu twierdzeniu, jeżeli nie dość mocno będziemy zwalczali przerosty administracyjne. Znane są tendencje szeregu przedsiębiorstw do jak największej rozbudowy administracji. W wielu przypadkach przedsiębiorstwa nie przystępują do przepracowania komórek ruchu, natomiast bardzo skrupulatnie opracowują i rozdrabniają czynności administracji jako uzasadnienie zdobycia możliwie jak największej ilości etatów. Temu objawowi trzeba wytoczyć bezwzględną walkę i z całą ostrością zmniejszać do minimum komórki administracyjne, podnosząc równocześnie kwalifikacje pracowników administracyjnych, gdyż w ten sposób wpłyniemy poważnie na obniżenie kosztów własnych poszczególnych przedsiębiorstw oraz podniesiemy operatywność przedsiębiorstwa.

Zjednoczenie Kamieniołomów i Klinkierni Komunikacji powstało w dniu 1 stycznia 1951 r. jako konsekwencja przekazania do działu gospodarki dróg publicznych kamieniołomów i klinkierni, pracujących na potrzeby tej gospodarki i nie wymaga głębszej analizy, gdyż zarówno formy organizacyjne jak i podział czynności zostały ustalone na nowych, socjalistycznych zasadach.

Najtrudniejszym zagadnieniem jest nadanie właściwych form organizacyjnych samego pionu budowlanego. W załączonym schemacie wskazano osobne zarządy budowy dróg i zarządy budowy mostów — przy założeniu — że będą one obejmować pewne kompleksy terenowe, sprawujące rolę inwestora, zlecającego roboty, nadzorującego je i przeprowadzającego odbiór. W tego rodzaju układzie zakres działania i struktura organizacyjna tych jednostek jest zupełnie prosta i znana choćby z szeregu instrukcji inwestycyjnych.

Zachodzi jednak pytanie, czy tego rodzaju rozwiązanie jest trafne na dłuższą metę. Czy istnieje potrzeba osobnego zlecniodawcy i nadzorującego roboty w stosunku do państwowych przedsiębiorstw budowlanych podległych Centralnemu Zarządowi Dróg Publicznych. Rozwój powinien iść raczej w kierunku łączenia funkcji dyrekcji budowy z funkcjami przedsiębiorstwa budowlanego. Natomiast forma zlecniodawcy, nadzorującego i odbierającego roboty ciężąca jeszcze stale (mimo iż przedsiębiorstwem wykonującym roboty nie jest już firma prywatna), nie powinna się stosować do przedsiębiorstwa państwowego. Przedsiębiorstwo państwowe powinno otrzymać projekt, oprócz na nim swój plan finansowo - gospodarczy, przeprowadzić budowę i oddać gotową rzecz administracji drogowej, ponosząc pełną odpowiedzialność za jakość wykonania. Nie można nadal podchodzić do tego zagadnienia w ten sposób, że przedsiębiorstwo budowlane wykonuje roboty dla kogoś, dla zlecającego. Wykonuje ono roboty dla Państwa, dla społeczeństwa, dla samego siebie jako współgospodarza wspólnych dóbr.

O NOWE PRAWO WODNE

Artykuł podkreśla doniosłość zagadnienia wodnego w Państwie, w szczególności zwraca uwagę na problemy gospodarczego wykorzystania wody, ochrony przed szkodliwym jej oddziaływaniem i oszczędnej gospodarki zasobami wody.

Po przeprowadzeniu krótkiej analizy obecnie obowiązującego prawa wodnego, nie uwzględniającego przemian ustrojowych i gospodarczych, które dokonały się w Polsce Ludowej, autor wysuwa postulat nowego unormowania problemów wodnych i wylicza niektóre ważniejsze zagadnienia, wymagające nowych sformułowań.

Do bardzo ważnych zagadnień w Państwie należy zaliczyć zagadnienie wodne.

Łączy ono w sobie trzy zasadnicze problemy, mianowicie:

- a) problem gospodarczego wykorzystania wody,
- b) problem ochrony przed szkodliwym oddziaływaniem wody,
- c) problem oszczędnej gospodarki wodą.

W zakres gospodarczego wykorzystania wody wchodzi sprawy zaopatrywania ludności w wodę dla potrzeb spożycia, higieny, przemysłu i bezpieczeństwa przeciwpożarowego, wydobywania z łóżysk wód materiałów pochodzenia roślinnego i mineralnego, nawodnienia gruntów dla polepszenia uprawy ziemi, namulania i podnoszenia (kolmacji) gruntów, uprawy i eksploatacji gospodarstw rybnych, użycia siły wodnej do napędu zakładów przemysłowych przez wykorzystywanie naturalnego spadku wody lub przez budowę zbiorników wodnych, użycia wód żeglugowych i spławnych do wykonywania żeglugi i spławu, a w końcu użycia wód górskich do spustu drzewa luzem.

W zakres ochrony przed szkodliwym oddziaływaniem wody wchodzi między innymi takie sprawy jak: odwodnienie gruntów, utrzymanie wód w czystości oraz odprowadzenie wód zużytych i zanieczyszczonych (kanalizacja), regulacja i utrzymanie wód płynących w szczególności wytwarzanie łóżyska dla poprawy odpływu i odprowadzania wielkiej wody, ubezpieczenie brzegów przed zrywaniem, usuwanie przeszkód w odpływie wielkiej wody, budowa zbiorników retencyjnych, budowa i konserwacja wałów ochronnych wraz z urządzeniami ochronnymi, odwadniającymi i nawadniającymi w celu ochrony od powodzi (osób, gruntów i mienia), zabudowa potoków górskich, obejmująca również ustalanie i zalesianie stoków górskich.

Problem oszczędnej gospodarki wodą łączy się z gospodarczym wykorzystaniem wody. Zachodzi on przede wszystkim tam, gdzie dysponowane ilości wody podziemnej lub też wody płynącej są nie wystarczające na użytkowanie jej przez kilku uprawnionych.

Potrzeba racjonalnego i najkorzystniejszego podziału dysponowanej w takich przypadkach masy wody musi doprowadzić do postępowania wyrównawczego. Zadaniem tego postępowania jest doprowadzenie do ugody uprawnionych lub też ustalenie na podstawie słusznej oceny interesów uczestników postępowania wyrównawczego (z uwzględnieniem oczywiście także potrzeb użytkownika powszechnego), rozmiaru (miary), sposobu użytkowania wody przez uprawnionych oraz czasu użytkowania przez nich wody przy zastosowaniu w razie potrzeby nawet zmiany urządzeń

zakładów wodnych, objętych postępowaniem wyrównawczym.

Można założyć, iż najczęściej postępowanie wyrównawcze ograniczy — ze względu na ograniczoną masę wody — prawa wodne przysługujące uprawnionym, a objęte takim postępowaniem.

Większość wyżej poruszonych zagadnień normuje u nas b. obszerna, obejmująca 266 artykułów ustawa wodna¹⁾, pochodząca jeszcze z 1922 r. i obowiązująca dziś na terenie całego państwa²⁾.

Ustawa ta porządkuje ponadto szereg innych zagadnień z tej ważnej dziedziny, a całość materiału ujmując w części, rozdziały i tytuły w zależności od rodzaju normowanych zagadnień.

W części pierwszej zatytułowanej: „O prawie własności wód“ ustawa przyjmuje zasadę, że wszystkie wody są publiczne, jeżeli z mocy ustawy lub na podstawie szczególnych tytułów prawnych nie stanowią własności prywatnej, i że na wodach publicznych nie można nabyć ani praw własności, ani innych praw prywatnych prócz uprawnień, przewidzianych ustawą.

W części drugiej zatytułowanej: „O użytkowaniu wód“, ustawa wodna dopuszcza trojakiemu rodzajowi użytkowanie wód, mianowicie:

- 1) wody prywatnej przez jej właściciela,
- 2) powszechne użytkowanie wody,
- 3) użytkowanie wody na podstawie pozwolenia władz wodnych.

Użytkowanie wody prywatnej przez właściciela polega na rozporządzaniu wodą, znajdującą się na powierzchni lub pod powierzchnią jego gruntu jako też wodą płynącą, jeżeli temu nie przeszkadzają prawa innych osób oraz jeśli użytkowanie to nie jest ograniczone ustawą.

Powszechne użytkowanie wód obejmuje wody publiczne (wszystkie) i płynące wody prywatne i jest dozwolone każdemu w sposób zwykły, nie wykluczający takiego samego użytkowania przez innych mianowicie do mycia, prania, czerpania wody ręcznymi naczyniami dla potrzeb gospodarstwa domowego itp., ponadto do odprowadzania wody z gospodarstwa domowego, z wyłączeniem odprowadzania wód zanieczyszczonych wspólnymi urządzeniami (kanalizacja), a wreszcie do wydobywania bez osobnych urządzeń materiałów z łóżysk tych wód. (Powszechne użytkowanie pod-

¹⁾ Ustawa wodna tylko niewiele uwagi poświęca gospodarce rybnej i rybołówstwu (art. 22, 252, 254). Sprawą tą zajmuje się szczegółowo ustawa o rybołówstwie.

²⁾ Moc obowiązująca ustawy została rozciągnięta na wojew. Śląskie dekretem z dnia 11.IV. 1947 r. (Dz. U. RP Nr 32, poz. 142), a na Ziemię Odzyskaną, dekretem z dnia 13.XI. 1945 r. (Dz. U. RP Nr 51, poz. 195).

lega pewnym koniecznym ograniczeniom, przewidzianym w ustawie wodnej).

Użytkowanie wód na podstawie pozwoleń władzy wodnej zachodzi wówczas, gdy sposób tego użytkowania przekracza zakres użytkowania powszechnego.

Uzyskanie pozwolenia jest wymagane do:

używania i zużywania oraz odprowadzania wody nadziemnie lub podziemnie, bezpośrednio lub pośrednio;

doprowadzenia wody i innych cieczy nadziemnie lub podziemnie, bezpośrednio lub pośrednio;

istotnej zmiany łóżyska lub brzegów wody płynącej;

obniżania lub podnoszenia zwierciadła wody, zwłaszcza trwałego zbierania wody przez wstrzymanie odpływu;

budowy istotnej zmiany urządzeń, w szczególności mostów i kładek

zakładania nad wodą i w wodzie przewodów rurowych i kabli;

budowy portów, przystani i dojazdowych kanałów żeglownych, jeśli te ostatnie nie stanowią samoistnych dróg wodnych, albo też budowane są przez prywatne przedsiębiorstwo przy udziale lub bez udziału Państwa w kosztach;

urządzania zakładów kąpielowych, przeznaczonych do publicznego użytku.

W części trzeciej ustawa zajmuje się zagadnieniami utrzymania i regulacji wód i ich brzegów oraz zagadnieniem ochrony od powodzi. W szczególności w tej części ustawa wodna:

1) nakłada obowiązek utrzymania wód płynących i ich biegów. Obowiązek ten obejmuje w odniesieniu do wód żeglownych i spławnych utrzymanie żeglowości lub spławności oraz wolnego odpływu wód, na innych zaś wodach płynących obejmuje utrzymanie wolnego odpływu wody;

2) przewiduje możliwość przeprowadzania regulacji wód płynących i ubezpieczenie brzegów ze względu na interes publiczny, przez stawianie budowli regulacyjnych, pogłębianie do celów żeglugi, budowę nowego łóżyska, regulację na wielką wodę oraz przez inne ulepszenia, wychodzące poza zakres utrzymania;

3) pod kątem widzenia ochrony od powodzi przewiduje wydawanie przez właściwe władze rozporządzeń o ograniczeniach w obszarze przepływu wielkiej wody itp.

W części czwartej, zatytułowanej: „O wyłączeniu i prawach przymusowych“ ustawa wodna stwarza podstawy prawno - materialne do dokonywania wyłączeń na rzecz przedsiębiorstw wodnych, a także zawiera podstawy do ustanawiania ograniczeń i obciążeń prawa własności gruntów i wód płynących, potrzebnych do wykonywania przedsiębiorstwa. W tej części ustawa zajmuje się ponadto innymi jeszcze zagadnieniami, wynikającymi ze specyfiki spraw wodnych, jak np. wspólnym użytkowaniem urządzeń do odwadniania i nawadniania, prawem właścicieli gruntów nadbrzeżnych do urządzeń (jak schody, pomosty, schroniska dla czółen, pralnie itp.) na prywatnych wodach płynących, prawem użycia wody w razie niebezpieczeństwa itp.

W części piątej ustawa wodna zajmuje się spółkami wodnymi (związkami wałowymi), mianowicie ich tworzeniem i innymi sprawami związanymi ze spółkami oraz określa cele spółek wodnych, do których między innymi należeć mogą także sprawy, jak osuszanie, nawadnianie, namulanie

gruntów, budowa i utrzymywanie ochronnych wałów przeciwpowodziowych itp.

Część szósta ustawy wodnej jest poświęcona właściwości władz wodnych (na szczeblu ministerialnym, wojewódzkim i powiatowym) oraz postępowaniu w sprawach wodnych, obejmującemu również postępowanie w sprawach wyłączeń na cele wodne, a wreszcie sprawie ksiąg wodnych.

Część siódma, ósma, dziewiąta i dziesiąta obejmują postanowienia o komisjach rewizyjnych wodnych (VII), o wojewódzkich radach wodnych (VIII), postanowienia karne (IX) i postanowienia przejściowe i końcowe (X).

Omówiona powyżej w krótkości ustawa wodna uległa od czasu jej wydania (19.IX. 1922) tylko nielicznym zmianom.

Zmiany, które nastąpiły w 1927 i 1928 r. zostały następnie wprowadzone do tekstu jednolitego ustawy, ogłoszonego w 1928 r. (Dz. U. R P Nr 62, poz. 574).

Po roku 1928 ustawa wodna była tylko 2 razy nowelizowana i to nieznacznie, w szczególności:

1) rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 28.XII. 1934 r. (Dz. U. R P Nr 110, poz. 976), które wprowadziło pewne zmiany do art. 43 ust. 3, art. 185 ust. 1, pkt 3 i art. 186 ust. 1 pkt. 8,

2) ustawą z dnia 7.III. 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. RP Nr 10, poz. 103), która wprowadziła zmiany do art. 27 ust. 1 ustawy wodnej.

Opierając się na fakcie, że ustawa wodna w przeciągu blisko 30 lat jej obowiązywania była tylko 4-krotnie nowelizowana i to (zwłaszcza od 1928 r.) w bardzo ograniczonym zakresie, można by dojść do wniosku, iż stanowi ona dobrze przemyślaną i opracowaną całość, która nie nasuwa większych trudności w jej stosowaniu.

W rzeczywistości rzecz się ma zgola inaczej. Ustawa wodna opracowana w 1922 r. nie opiera się na wyraźnych założeniach. Jest ona raczej wynikiem ścierających się poglądów jej twórców, przyzwyczajonych do stosowania przepisów obcego prawa wodnego, obowiązującego w tych b. dzielnicach, z których pochodzili poszczególni jej autorzy przyszłego polskiego prawa wodnego.

Stąd też ustawa wodna ogłoszona w 1922 r. nosi ślady wyraźnych przeróbek postanowień prawa obcego, a często zawiera przepisy wprost przeniesione z obcego ustawodawstwa i nie zawsze ze sobą właściwie powiązane. Oczywiście okoliczności te nie sprzyjały wypracowaniu przepisu wolnego od wad konstrukcyjnych, zwłaszcza jeśli się weźmie pod uwagę, iż unormowanie zagadnień wodnych zawsze stanowiło i stanowić będzie b. poważne trudności.

Ustawa wodna w 1922 r. od samego początku nasuwała więc trudności w jej stosowaniu i stała uważana była za jeden z bardziej skomplikowanych przepisów.

Stan ten do dziś nie uległ zmianie, a inicjatywa w kierunku właściwego i zasadniczego postawienia zagadnienia nie była podejmowana, mimo iż wobec wydania szeregu aktów ustawodawczych w innych dziedzinach prawnych, wiele przepisów ustawy wodnej stało się nieaktualnych.

Omówienie wszystkich aktów ustawodawczych, których przepisy w mniejszym lub większym zakresie zdeaktualizowały niektóre postanowienia ustawy wodnej nie jest celowe w ramach artykułu, natomiast wydaje się, iż dla naświetlenia zagadnienia jest nieodzowne zwrócenie uwagi na ważniejsze tego rodzaju akty ustawodawcze.

W chronologicznym porządku na pierwszym miejscu należy umieścić rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21.V. 1932 r. w sprawie zniesienia urzędu Ministra Robót Publicznych (Dz. U. RP Nr 56, poz. 479).

Przepisy tego rozporządzenia dzielącego kompetencje b. Ministra Robót Publicznych w zakresie spraw wodnych między trzy resorty tj. ówczesne Ministerstwa: Spraw Wewnętrznych, Rolnictwa i Reform Rolnych oraz Komunikacji w istotny sposób zmieniły właściwość władz wodnych na szczeblu ministerialnym, określoną w części szóstej ustawy wodnej, a także w innych przepisach tejże ustawy. Po wojnie właściwość ta uległa częściowo dalszej zmianie wobec zmian, które zaszły w organizacji i zakresie działania władz na szczeblu ministerialnym.

Drugim ważnym przepisem jest przepis dekretu PKWN z dnia 23.XI. 1944 r. o organizacji i zakresie działania samorządu terytorialnego (Dz. Ustaw Nr 14, poz. 74), który w zakresie działania samorządu terytorialnego wyłączył sprawy dróg wodnych.

Postanowienie dekretu miało ten skutek, iż w okresie czasu od wejścia jego w życie (rok 1944) do czasu wejścia w życie ustawy o terenowych organach jednolitej władzy państwowej (rok 1950), znoszącej związku samorządu terytorialnego, związki te zostały zwolnione od wszelkich obowiązków, wynikających z ustawy wodnej w zakresie dróg wodnych.

Przepis ten — rzecz jasna — nie zwolnił związków samorządu terytorialnego od innych obowiązków, wynikających z ustawy ani też nie pozbawił ich pewnych przywilejów, jak np. praw pierwszeństwa do uzyskiwania pozwoleń wodno - prawnych na wodach publicznych (art. 54 ustawy wodnej), a wreszcie nie pozbawił pewnych udogodnień, jak np. wynikających z art. 45 ustawy wodnej, w myśl którego zbawczym było uzyskiwanie przez związki samorządowe pozwoleń wodno - prawnych na podejmowane przez nie roboty wodne, jeśli projekty tych robót zostaną zatwierdzone przez właściwego ministra (działającego w charakterze władzy wodnej).

Przytoczony przepis dekretu z 1944 r. utracił swa aktualność z chwilą wejścia w życie ustawy z dnia 20.III. 1950 r. o terenowych organach jednolitej władzy państwowej (Dz. U. RP Nr 14, poz. 130), ale jednocześnie utraciły moc obowiązującą te wszystkie postanowienia ustawy wodnej, które normują prawa i obowiązki związków samorządu terytorialnego w zakresie spraw wodnych, a to wobec faktu zniesienia ustawą z dnia 20.III. 1950 r. tychże związków i przesunięcia ich zakresu działania na terenowe organa jednolitej władzy państwowej, którymi są odnośnie rady narodowe.

Wreszcie jeszcze jeden akt ustawodawczy zaważył poważnie na przepisach ustawy wodnej. Jest to dekret z dnia 26.IV. 1949 r. o nabywaniu i przekazywaniu nieruchomości niezbędnych do realizacji narodowych planów gospodarczych (Dz. U. RP Nr 27, poz. 197 z późniejszą zmianą).

Dekret ten nie uchylił wprawdzie żadnych z dotychczas obowiązujących przepisów prawnych regulujących odmiennie sprawy nabywania nieruchomości i praw na cele przewidziane w przepisach materialnych, poszczególnych ustaw, a w ich liczbie w przepisach ustawy wodnej, ani też nie uchylił dotychczas obowiązujących przepisów formalnych, to jest o postępowaniu wyłączeniowym (unormowanych

np. odrębnie w ustawie wodnej), jednakże praktycznie wyłączył działanie tych przepisów lub moc ich działania ograniczył do wyjątkowych przypadków, które ewentualnie mogłyby wynikać ze specyfiki spraw wodnych.

Twierdzenie to opiera się na tym, iż dekret reguluje nabywanie, przyjmowanie, zbywanie i przekazywanie nieruchomości lub ich części niezbędnych dla realizacji narodowych planów gospodarczych oraz stwierdza, iż te zmiany we władaniu nieruchomościami mogą następować zgodnie z przepisami dekretu (a więc nie inną drogą).

Ponieważ w okresie Planu 6-letniego nie powinno mieć miejsca podejmowanie innych robót niż planowe, przeto powinny mieć zastosowanie tylko przepisy dekretu z dnia 26.IV. 1949 r.

Prócz przepisów aktów ustawodawczych na zdeaktualizowanie względnie częściowe zdeaktualizowanie niektórych przepisów ustawy wodnej miały również wpływ zdarzenia faktyczne, jak np. zmiany terytorialne.

Z przedstawionych uwag wynika, iż nie wystarczy dziś posługiwać się tylko tekstem jednolitym ustawy wodnej (z 1928 r.), aby w każdym przypadku przy wykonywaniu ustawy móc ustalić, bez wszelkich wątpliwości stan obowiązującego prawa.

Już ta sama okoliczność usprawiedliwia postulat gruntownej nowelizacji prawa wodnego, choćby tylko w celu ujęcia tych zmian, jakie wynikają z całokształtu obowiązującego dziś w Polsce ustawodawstwa.

Zachodzi jednak pytanie, czy nowelizacja ustawy wodnej tylko pod tym kątem spełniłaby te zadania, które stoją wobec ustawy w dobie obecnej.

Tu wypada przypomnieć, iż ustawa wodna była tworzona w 1922 r., a zatem nie mogła uwzględniać przemian społecznych, politycznych i gospodarczych, które zaszły po tym czasie.

Już najbardziej powierzchowne przeglądnięcie przepisów ustawy utwierdza w przekonaniu, że ustawa wymaga głębszych prac i to nie tylko w celu ujęcia tych przemian, które wynikają z obowiązującego ustawodawstwa i nie tylko w celu dostosowania ustawy do aktualnych potrzeb, ale także w celu nadania ustawie wyraźnego i przejrzystego układu, opartego o systematyczne i logiczne powiązanie zagadnień, które ustawa miałaby unormować.

Takie zadanie przekraczałoby już ramy nowelizacji i wymagałoby opracowania nowego przepisu prawnego.

Jest rzeczą jasną, iż zadaniem krótkiego artykułu nie może być szczegółowa krytyka usterek dotychczasowej ustawy wodnej ani też postanowień nie zaspakajających aktualnych potrzeb życia gospodarczego. Natomiast wydaje się konieczne zwrócenie uwagi na niektóre problemy, wymagające rozważenia w przypadku, gdyby była podjęta praca nad zmianą obecnie obowiązującego prawa wodnego.

Do tych problemów należałoby zaliczyć i rozważyć takie jak:

1) kwestia prywatnych wód płynących i prywatnych jezior oraz przynależność tych wód;

2) kwestia uprawnień wodnych w przypadkach, gdy są one wykonywane na rzecz potrzeb publicznych (np. przewozy w miejscach zniszczonych mostów itp.);

3) kwestia właściwości sądów powszechnych w sprawach wodnych. Kwestia ta jest niejednokrotnie trudna do rozstrzygnięcia na tle obecnie ob-

włączającego prawa wodnego, które nie zawsze zawiera dostateczne wskazówki w tej mierze;

4) kwestia potrzeby udzielania pozwoleń wodnoprawnych w zakresie dotychczasowego art. 45 ustawy wodnej. Zachodzi pytanie, czy wobec podejmowania przez przedsiębiorstwa państwowe inicjatywy w szeregu dziedzinach gospodarczych nie byłoby wskazane zrezygnować z udzielania tymże przedsiębiorstwom pozwoleń wodno - prawnych, a ograniczyć się do procedury, przewidzianej w ust. 3-go artykułu, to jest wymagać zatwierdzenia projektów budowy wodnych przez władzę wodną na szczeblu ministerialnym, a postępowanie wodno - prawne ograniczyć do rozpatrzenia i orzeczenia zarzutów i żądań stron zainteresowanych;

5) kwestia utrzymania i regulacji wód i ich brzoógów (część trzecia ustawy wodnej). Przepisy tej części ustawy wodnej są w dużej mierze nierealne wobec odmiennego układu stosunków obecnie a w momencie tworzenia ustawy;

6) kwestia utrzymania nadal odrębnych przepisów ustawy wodnej co do wywłaszczeń i praw przymusowych (art. 124 i następne) albo uchylenia całości lub części tych przepisów;

7) kwestia dostosowania postanowień ustawy o spółkach wodnych do obecnego stanu faktycznego, wynikającego ze zmian obowiązującego ustawodawstwa, ze zmian organizacji władz terytorialnych i ze zmian w układzie stosunków społecznych i gospodarczych (w tym ostatnim przypadku patrz np. art. 167 ustawy wodnej, o sposobie obliczania większości uczestników spółki wodnej);

8) kwestia uporządkowania właściwości władz wodnych (art. 181 — 190 ust. wodnej);

9) kwestia odrębnego postępowania wodno-prawnego. Zachodzi tu mianowicie pytanie, czy oprócz możliwie nielicznych a koniecznych wskazówek w zakresie postępowania, podyktowanych odrębnością zagadnień wodnych, nie należałoby zrezygnować z szerszego odrębnego ujęcia postępowania wodno - prawnego, skoro obowiązujące postępowanie administracyjne (z 1928 r.) doskonale spełnia rolę przepisu formalnego, wskazującego jak należy postępować w celu realizacji materialnego prawa publicznego.

Takich jak wyżej i tym podobnych kwestii fachowych i praktycy wodni mogliby podnieść więcej, bowiem nasuwa je stale życie codzienne.

INŻ. KLEMENS FILIPOWSKI

UPLYNNIENIE REMANENTÓW

Tematem artykułu jest aktualne zagadnienie upłynnienia remanentów i jego znaczenie w planowej gospodarce socjalistycznej. Po omówieniu trudności, jakie powstają w gospodarstwie przedsiębiorstwa czy zakładu posiadającego nadmierne a niepotrzebne materiały, autor przytoczył przepisy prawne, opracowane w celu rozwiązania całego zagadnienia.

W dalszej części artykułu autor omawia wyniki akcji upłynniania remanentów w resorcie Ministerstwa Komunikacji i trudności, na jakie ta akcja natrafia.

Spośród wszystkich zagadnień, stojących na drodze do uporządkowania gospodarki narodowej, zagadnienie upłynnienia remanentów stało się w ostatnich latach hasłem dnia. Nie ma chyba obywatela w Polsce, który by nie słyszał o upłynnieniu remanentów. Nie wszyscy jednak, nawet spośród pracowników odpowiedzialnych za zaprowadzenie powyższej akcji, zdają sobie sprawę z ważności tego zagadnienia. A jest to trudny do rozwiązania problem, nad którym od półtora roku pracuje zespół specjalnych fachowców.

Określenie pojęcia „upłynnienia remanentów“ jest bardzo proste, natomiast wykonanie tego prostego na pozór zadania i przeprowadzenie go w skali ogólnopństwowej nastrocza duże trudności.

„Upłynnienie remanentów“ — to pozbycie się wszelkich niepotrzebnych lub posiadanych w zbyt dużych ilościach materiałów, maszyn, urządzeń i przedmiotów inwentarzowych, tworzących w pewnym zakładzie nieprodukcyjne, martwe zapasy, które:

- 1) wywołują niepotrzebne koszty składowania;
- 2) powodują konieczność posiadania zbyt dużych magazynów;
- 3) tamują obieg środków obrotowych;
- 4) wprowadzają szkodliwą nadprodukcję przemysłową materiałów, leżących bezużytecznie w jednym zakładzie, a jednocześnie zamawianych w przemyśle przez inne zakłady, odczuwające brak tych samych materiałów;

5) utrudniają, a nawet niekiedy uniemożliwiają wykonanie robót w razie powstania nieprzewidzianego braku w danym przypadku niezbędnego materiału lub pewnych wyrobów w jakimś zakładzie (na skutek

różnych umotywowanych przyczyn), a którego doraźne otrzymanie z przemysłu nie jest możliwe, podczas gdy materiały ów znajdują się w nadmiarze w innym zakładzie; w tym przypadku nieujawnienie posiadanego w nadmiarze materiału przez jednostkę-właściciela może spowodować nie tylko wstrzymanie robót w zakładzie potrzebującym materiału, lecz również w przedsiębiorstwach, które w jakikolwiek sposób korzystają z pracy pierwszego.

Idąc jeszcze dalej może to spowodować wypaczenie całego planu produkcyjnego, co w socjalistycznej gospodarce planowej może wywołać nieobliczalne następstwa i wstrząsy. Takie wstrzymanie robót na skutek braku materiału lub szeregu materiałów nazywamy „awarią“, to znaczy uszkodzeniem lub wypaczeniem planu robót.

Wartość opisanych „nadmiernych i zbędnych remanentów“, stanowiących bezwładny balast, tamujący obieg środków obrotowych, obliczano w obrębie całej Rzeczypospolitej na miliardy złotych; w samym resorcie komunikacji leżało odłogiem materiału na sumę kilkunastu miliardów złotych (dawnych). Nadmiary te powstały: na skutek porzucenia przez odstępującego okupanta dużej ilości materiałów niewiadomej jakości, części maszyn i konstrukcji nie używanych w kraju, których stan i możliwość zużytkowania należało dopiero zbadać; na skutek błędów i zmian planów produkcyjnych w latach powojennych; niedostatecznego powiązania planów zaopatrzenia z planami produkcji; braku norm zużycia i norm zapasów magazynowych; niedotrzymywania terminów dostaw przez przemysł, — powodującego zamawianie i maga-

zynowanie towarów w ilościach przewyższających normy zużycia dla zabezpieczenia ciągłości pracy itp.

Zagadnienie upłynnienia remanentów polegało na ujawnieniu i racjonalnym wykorzystaniu tych własnie zapasów materiałów pozostawionych przez okupanta i nadmiarów narosłych w okresie powojennym oraz na niedopuszczeniu do dalszego tworzenia się w przyszłości podobnych nadmiarów przez usunięcie wskazanych wyżej braków organizacyjnych i technicznych.

Zagadnienie wymagało opracowania całego systemu organizacyjnego, obejmującego całokształt gospodarki, planowania, zaopatrzenia, techniki, finansów i ogólnej administracji.

Na system ten złożyły się przepisy normatywne, wydane przez Państwową Komisję Planowania Gospodarczego oraz instrukcje i zarządzenia wykonawcze opracowane na podstawie tych przepisów, a mianowicie:

1) metodyka planowania (cz. I instrukcji PKPG z dnia 29.4.49 r.);

2) zasady obliczania norm zużycia (cz. II teje instrukcji);

3) zasady obliczania norm zapasów magazynowych (cz. III tej samej instrukcji);

4) instrukcja w sprawie organizacji zaopatrzenia, zatwierdzona uchwałą KERM z dnia 4.10.1949 r.;

5) instrukcja w sprawie organizacji współpracy central handlowych z centralami zaopatrzenia, zatwierdzona uchwałą KERM z dnia 14.10.1949 r.

Przepisy te stanowią podstawy obecnej gospodarki materiałowej i zawierają prawidłowe obliczanie norm zużycia i norm zapasów, planowanie i kontrolę norm zużycia, zapewnienie regularności dostaw, zharmonizowanie planu zaopatrzenia z planem finansowym oraz ustalenie maksymalnego dopuszczalnego zapasu magazynowego. Ilości materiałów przekraczających ten zapas będą stanowiły właśnie nadmiary remanentów.

Jak z tego widać zagadnienie upłynnienia remanentów nie ogranicza się do zadań jednego pionu — zaopatrzenia, lecz wymaga uprzedniego wykonania całego szeregu prac przygotowawczych z zakresu czynności innych pionów planowej gospodarki socjalistycznej, jak np.:

a) pionu technicznego przy ustalaniu technicznych norm zużycia i prowadzeniu badań co do stopnia użyteczności i możliwości wykorzystania jako materiału zastępczego wszelkich części maszyn, urządzeń technicznych i materiałów, pozostałych po okupancie oraz własnych materiałów, które utraciły swą pierwotną wartość;

b) pionu finansowego — przy przeprowadzaniu inwentaryzacji i przy ustalaniu limitów finansowych;

c) pionu administracyjnego przy organizowaniu poszukiwań porzucanych przez okupanta maszyn i materiałów poza terenami fabrycznymi, składnicami i magazynami w celu ich zewidencjonowania.

Na podstawie wymienionych przepisów normatywnych, obejmujących prace przygotowawcze do właściwej akcji upłynnienia, trzeba było stworzyć pewien tryb realizacji zadań związanych z samą akcją, co wymagało opracowania dalszych, bardziej konkretnych i szczegółowych zarządzeń, jak np. zasad awizowania i przekazywania nadmiarów z jednego zakładu do drugiego; kolejności awizowania i upłynnienia; zasad płatności i wyceny materiałów niepełnowartościowych, sprawozdawczości itp.

W tym celu Uchwałą Prezydium KERM z dnia 14.X.1949 r. została powołana przez Przewodniczącego PKPG specjalna Komisja Międzyministerialna Upłynnienia Remanentów przy PKPG, do zakresu prac której należą:

1) ustalanie sposobów likwidacji zbędnych i nadmiernych remanentów,

2) koordynowanie zarządzeń wydawanych przez resorty,

3) opracowywanie zarządzeń w sprawie likwidacji remanentów,

4) nadzór nad przebiegiem upłynnienia,

5) wydawanie poleceń co do przerzutów remanentów między zakładami i przedsiębiorstwami oraz między Centralami Zaopatrzenia i Centralami Zbytu.

Komisja ta opracowała zasady organizacji upłynnienia remanentów i wydała je jako kilka instrukcji Departamentu Zaopatrzenia i Bilansów Materiałowych PKPG, jak np.: instrukcji nr 1 PKPG z dnia 15.9.49 r. w sprawie zasad organizacji upłynnienia zbędnych i nadmiernych remanentów, instrukcji nr 2 w sprawie natychmiastowego upłynnienia remanentów, spisanych przy udziale komisji społecznych oraz ujawnienia dalszych remanentów przy dokonaniu inwentaryzacji na koniec roku 1949, instrukcji nr 3 w sprawie upłynnienia barwników; instrukcji o upłynnieniu łożysk tocznych, metali nieżelaznych, o trybie postępowania przy upłynnianiu remanentów na rzecz przedsiębiorstw spółdzielczych i drobnego przemysłu i szeregu innych instrukcji opracowanych, lecz dotychczas jeszcze nie ogłoszonych, jak np. instrukcja o złomowaniu maszyn, o opłatach przy przekazywaniu nadmiarów, o niszczeniu remanentów bezużytecznych itd.

Dotychczasowa analiza osiągniętych rezultatów dowodzi, że wysiłki autorów instrukcji wprowadzonego systemu nie zawiodły pokładanych nadziei i przewidywań.

W wyniku przeprowadzonej akcji ogromne sumy ukryte w „łożach“ remanentów na terenach całego kraju zostały ujawnione: nadmiary wydobyte na światło dzienne, a miejsca znajdowania się zapasów ściśle określone. Posiadacze tych skarbów w zrozumieniu ważności sprawy czynią przy współpracy czynników społecznych poszczególnych przedsiębiorstw wysiłki, zmierzające do ukończenia następnego stadium przedsięwziętych prac, tj. do upłynnienia już ujawnionych nadmiarów.

Na terenie resortu komunikacji akcja ujawnienia remanentów przebiegała w różnych przedsiębiorstwach rozmaicie, w zależności od miejscowych warunków i charakteru przedsiębiorstwa.

W przedsiębiorstwach istniejących od dawna, jak LOT, PKS, Kamieniołomy i Klinkiernie Komunikacji itp. akcja ujawnienia została zakończona w połowie roku bieżącego, w przedsiębiorstwach zaś nowopowstałych lub podlegających reorganizacji, jak np. Żegluga Śródlądowa, Stocznie Rzemeczne, akcja siłą rzeczy została opóźniona.

Na podobne trudności natrafiono i przy upłynnianiu remanentów w urzędach i ich terenowych jednostkach, których jest znaczna ilość na terenie całego kraju.

W zupełnie specjalnych warunkach znalazły się pod tym względem Polskie Koleje Państwowe. Swoista organizacja kolejnictwa, wielkie ilości rachunkozdawców i podrachunkozdawców materiałowych, jak również znaczna ilość magazynów kilku stopni wzajemnie sobie podległych spowodowały ogromne trudności w przeprowadzeniu odpowiedniej ewidencji i sprawozdawczości w zakresie ujawnienia nadmiarów. Próba Dyrekcji Generalnej wprowadzenia odrębnego trybu postępowania przy ujawnieniu i upłynnieniu remanentów zawiodła całkowicie i w rezultacie przedsiębiorstwo PKP znalazło się na szarym końcu w akcji ujawnienia zbytecznych remanentów.

Na ogół jednak, w chwili obecnej już wszystkie urzędy i przedsiębiorstwa podległe Ministerstwu Komunikacji nie wyłączając kolei zakończyły tę akcję.

W stosunku do globalnej wartości nadmiarów, uja-

wnione przez poszczególne urzędy i przedsiębiorstwa nadmiary wynosiły procentowo:

Polskie Koleje Państwowe	85,0%
Departament Dróg Publicznych	6,2%
Polskie Linie Lotnicze LOT	3,3%
Państwowe Przedsięb. Robót Komunikacyjnych	1,0%
Pozostałe przedsiębiorstwa	4,5%
Razem	100,0%

Jak widać, największa ilość remanentów znajdowała się w PKP. Jest to zrozumiałe z uwagi na wielkość samego przedsiębiorstwa, jak również z uwagi na bardzo znaczne ilości specjalnego materiału kolejowego niechodliwego, znajdującego się od lat w magazynach, a obecnie nie nadającego się do użytku ani na PKP ani tym bardziej w innych przedsiębiorstwach.

Tak się przedstawiały na terenie resortu komunikacji rezultaty prac dotyczących pierwszej części zagadnienia „upłynnienia remanentów“, to jest prac nad ujawnieniem posiadanych, zbędnych i nadmiernych zapasów.

Równoległe, chociaż z opóźnieniem o pewną fazę, postępowały prace nad upłynnieniem ujawnionych nadmiarów. Faza ta oficjalnie trwała 6 miesięcy, ponieważ termin ukończenia ujawnień został wyznaczony przez PKPG na koniec czerwca 1950 r., termin zaś upłynnienia na koniec ub. roku.

Na terenie resortu komunikacji, dzięki wspólnym wysiłkom robotników, czynnika społecznego i personelu administracyjnego na wszystkich szczeblach organizacji, akcja upłynnienia postępuje dość sprawnie. Wartość ogólna upłynnionych remanentów we wszystkich urzędach i przedsiębiorstwach Ministerstwa Komunikacji za pierwsze półrocze ub. r. wynosiła ok. 50% wartości remanentów ujawnionych. W obecnej chwili wartość ta w przedsiębiorstwach nowopowstałych i przeorganizowanych wynosi ok. 32%, w pozostałych zaś ok. 84% (prócz PKP).

Na PKP wskutek poważnego opóźnienia akcji ujawnienia remanentów upłynnienie nadmiarów uległo opóźnieniu. Z globalnej wartości ujawnionych remanentów przez Polskie Koleje Państwowe upłynniono dotychczas ok. 16%, pozostaje do upłynnienia ok. 23%, pozostała zaś ilość nadmiarów stanowiących 61% wartości nadmiarów ujawnionych została zakontyngentowana w planie zaopatrzenia na rok 1951; innymi słowy, materiał ten zostanie upłynniony we własnym zakresie przez zmniejszenie planowanych zamówień PKP na rok 1951.

Badania przebiegu akcji upłynnienia wykazały, że krzywa przebiegu tej akcji zawiera trzy różne stadia, a mianowicie:

- 1) w początkowym okresie krzywa upłynnienia wznosi się bardzo powoli,
- 2) w następnym okresie szybkość upłynnienia wzrasta bardzo znacznie,
- 3) w trzecim zaś okresie następuje zahamowanie i wzrost krzywej staje się coraz powolniejszy.

Tłumaczy się to trudnościami zorganizowania przez przedsiębiorstwa trybu pracy w początkowym okresie; intensywnym upłynnieniem remanentów „chodliwych“, znajdujących chętnego nabywcę — w drugim okresie; narastaniem coraz większych trudności przy upłynnieniu pozostałej masy materiałów niechodliwych, na które coraz trudniej było znaleźć nabywców—w okresie końcowym.

Znaczna część tych materiałów — to zapasy pozostawione przez okupanta, jak np. maszyny wycofane z użycia, uszkodzone lub nieuszkodzone części nieużywanych w kraju maszyn, taboru, pojazdów, silników i obiektów pływających; materiały nieznanego i trudnej do określenia jakości; części aparatury nieznanego przeznaczenia, materiały, które utraciły wartość i nie nadają się do celu, do jakiego były przeznaczone itp.

Cała ta masa materiałowa posiada jednak pewną, chociaż zmniejszoną wartość, pozwalającą, być może, na zużycie jej do innych celów niż ten, dla którego była wytworzona — po uprzedniej przeróbce lub regeneracji.

Decydowanie o możliwości użytkowania tych materiałów poza zakładem, przedsiębiorstwem, centralnym zarządem lub resortem, a nieraz nawet poza granicami kraju, jak również przeprowadzenie odpowiednich badań i wydanie orzeczeń co do kwalifikacji materiałów do przeróbki lub regeneracji, złomowania lub zniszczenia przekraczało możliwości zakładów i przedsiębiorstw posiadających remanenty.

Opisane wyżej trudności spowodowały konieczność wprowadzenia pewnych zmian do istniejących przepisów w celu ułatwienia zakładom upłynnienia posiadanych tego rodzaju niechodliwych remanentów.

Szereg konferencji Komisji Międzyministerialnej Upłynnienia Remanentów przy PKPG zostało poświęcone temu zagadnieniu, co w rezultacie doprowadziło do zmian w organizacji aparatu prowadzącego upłynnienie oraz zmian w obowiązujących przepisach wykonawczych. Do najważniejszych posunięć w tym kierunku należy zaliczyć:

- 1) powołanie nowej komórki, obejmującej zespół fachowców z różnych dziedzin techniki i przemysłu, noszącej nazwę Przedsiębiorstwa Upłynnienia Remanentów (PUR), do zakresu działania którego należy między innymi obowiązek udzielania fachowej pomocy zakładom przy upłynnianiu remanentów niechodliwych i kwalifikowaniu materiałów na złom i do zniszczenia;

- 2) zobowiązanie Hurtowni Central Handlowych do przyjmowania kart ewidencyjnych, zawierających oferowane do upłynnienia remanenty bez względu na stopień zużycia materiału, tj. bez względu na jego chodliwość i możliwość zbytu na rynku;

- 3) zobowiązanie Hurtowni do przeprowadzania segregacji otrzymanych kart i decydowania, które materiały zostawiają we własnych magazynach, które właściciel remanentu ma odesłać do wskazanych przez hurtownie adresatów, które zaś do Przedsiębiorstwa Upłynnienia Remanentów.

Wydane przez Komisję Międzyministerialną Upłynnienia Remanentów zarządzenia ułatwiają zbywanie przez zakłady swych nadmiarów i usprawniają całą akcję, zapewniając wykonanie istniejących postanowień co do upłynnienia nadmiarów przed końcem roku 1950 i doprowadzenia przez przedsiębiorstwa, urzędy i zakłady wartości zapasów do zatwierdzonych przez Narodowy Bank Polski normatywów. Po przeprowadzeniu upłynnienia omawianych poważnych nadmiarów, nagromadzonych w okresie lat ubiegłych czy to pozostałych po okupancie, czy narosłych przed wprowadzeniem całego opisanego systemu — zapasy zostaną doprowadzone do obowiązujących normatywów i zadanie postawione przez Prezydium KGRM będzie wypełnione.

Pozostanie jednak nadal obowiązek czuwania nad niedopuszczeniem do ponownego narastania nadmiarów ponadnormatywnych, obowiązek ciążyący na wszystkich szczeblach pionów zaopatrzenia we wszystkich instytucjach państwowych, samorządowych i społecznych.

Wymaga to ściślej współpracy i bojowego podejścia do sprawy czynnika administracyjnego, społecznego i partyjnego. Dopiero wszechstronny, konsekwentny, uparty atak w kierunku hamowania nadmiarów może przyczynić się do przyspieszenia tempa obiegu środków obrotowych, zwiększenia socjalistycznej akumulacji, zaoszczędzenia materiału i pracy przemysłów wytwórczych, a co za tym idzie — do wydatnego podwyższenia efektów w gospodarce narodowej naszego kraju.

ZAGADNIENIE REWIZJI KOLEJOWEGO PRAWA PRZEWOZOWEGO W POLSCE

Obecny regulamin przewozu przesyłek towarowych na kolejach żelaznych (RPT) został wydany w formie rozporządzenia ogłoszonego w Dz. U. RP przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Sprawiedliwości, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych na podstawie art. 4 ustępu pierwszego pkt 8 Ustawy z 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Komunikacji i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. RP nr 57 z 1924 r. poz. 580 wraz z późniejszymi zmianami).

Ustawa z 12 czerwca 1924 r. przewiduje, że regulamin musi być wydany w granicach obowiązujących ustaw, zatem nie może pozostawać w sprzeczności z ustawami.

Dozwolone są przy ustalaniu przepisów regulaminu następujące odchylenia od obowiązujących ustaw:

- a) dla uzgodnienia przepisów RPT z obowiązującą konwencją międzynarodową o przewozie towarów kolejami żelaznymi tzn. obecnie z konwencją rzymską z 23 listopada 1933 r.;
- b) w zakresie określenia sposobu postępowania kolei w razie przeszkód w przyjęciu, przewozie i wydaniu przesyłek.

Wynika z powyższego, że jeśliby jakiś przepis regulaminu był wydany wbrew przepisom powołanej ustawy z 1924 r., wówczas sądy mogą odmówić zastosowania go, mając prawo badania zgodności rozporządzeń wykonawczych z ustawami.

Pod względem budowy regulaminu ma charakter rozporządzenia wykonawczego. Jako prawo szczególne stanowi część systemu prawa handlowego w stosunku do przepisów artykułów 613 — 629 K. H.

W skład jego wchodzi również przepisy wykonawcze (§ 2 pkt 1 RPT) i odchylenie dla linii miejscowego znaczenia, dla pewnych linii, stacji, towarów, wagonów, komunikacji itd. (§ 2 pkt 2 RPT). Przepisy wykonawcze muszą być zgodne z regulaminem, odchylenia zaś nie mogą pozostawać w sprzeczności z zasadami przedstawionymi w odniesieniu do ustalania przepisów samego regulaminu.

Na pierwszy rzut oka wydaje się, że całość przepisów RPT reguluje określoną dziedzinę przewozów w sposób odrębny, właściwy do stosunków wynikających z tych przewozów i stanowi w sobie samodzielny dział w systemie prawa przewozowego.

Blizsza analiza charakteru i znaczenia poszczególnych postanowień z tego zakresu wyjaśnia nam, że regulamin zawiera przepisy zasadnicze, tworzące podstawową regulację konstrukcyjną dla zobowiązań, które powstają przy przewozie oraz przepisy techniczne niezbędne do tego, aby zobowiązania odpowiednio do swego masowego i typowego charakteru mogły powstawać, trwać i kończyć się według określonego porządku.

Umowa o przewóz przesyłki nie przedstawia prymitywnego układu, którego treścią jest zlecenie transportu do określonego miejsca. Kolej nie tylko tu jest przewoźnikiem, ale może być spedytorem, komisantem, wykonującym różnego rodzaju zlecenia np. tymczasowego przechowania, dostawy przesyłek drobnych, podstawienia wagonu, przeładowania, dalej przedsiębiorcą składowym, agentem celnym.

Wszystkie zobowiązania kolei wobec klienta i odwrotnie płynące z powyższych stosunków znajdują naturalne oparcie głównie w instytucjach kodeksu handlowego, kodeksu zobowiązań, kodeksu postępowania cywilnego i w międzynarodowym prawie przewozowym w szczególności jeśli chodzi o formę zawarcia umowy

o przewóz, odpowiedzialność z umowy o przewóz, obowiązek zwrotu nadpłat i wyrównywanie niedoborów, załatwianie reklamacji.

Przepisy techniczne są szeroko opracowane bądź jako postanowienia wykonawcze, bądź też są one zawarte w samym tekście regulaminu i określają w sposób jednolity postępowanie oraz czynności manipulacyjne, towarzyszące przy przewozie. Należą tu zamawianie i przedstawianie wagonów, sporządzanie dokumentów przewozowych, ładowanie przesyłek, zważenie przesyłek, terminy dostawy, zawiadamianie o nadejściu przesyłek i postępowanie przy ich odbiorze.

Naszkicowane powyżej w krótkim zarysie podstawy prawne i charakterystyka regulaminu przewozu przesyłek towarowych na kolejach żelaznych mają na celu uświadomienie sobie obecnego stanu wyjściowego wobec oczekującego realizacji zagadnienia rewizji tych przepisów.

Nie ulega wątpliwości, że dotychczasowy system kolejowego prawa przewozowego nie odpowiada już dzisiejszym wymaganiom. Nastąpiło bowiem zasadnicze przewartościowanie potrzeb, którym regulamin przewozu ma służyć.

Zadania kolei ujęte są dzisiaj w pewne granice, nakreślone przez planową gospodarkę państwową. Są to zaplanowane masy towarowe, które należy przetransportować do miejsca produkcji lub do okręgów konsumcyjnych czy też wreszcie do punktów dalszego przewozu. Pojedyncza umowa o przewóz to tylko fragment, z których składa się każde z zadań przewozowych.

Ponieważ tempo rozwoju gospodarczego w nowym ustroju stale wzrasta, plan przewozu jest zbudowany przy założeniu maksymalnego wykorzystania transportu kolejowego, wobec czego proces przewozu wymaga realizacji w oparciu o zasady najszerszej zrozumianej ekonomiki. Ekonomicznie transportu muszą służyć wszystkie czynniki w przewozie, a więc na odcinku organizacji, techniki, zagadnień finansowych i zagadnień prawa przewozowego.

W tym ostatnim interesującym nas zakresie chodzi o stworzenie z zapewnieniem skutecznego działania takich norm prawnych, które by w sposób nieskomplikowany, a jednocześnie w całości wyczerpujący regulowały dziedzinę przewozów w ich dzisiejszej skali, formie i potrzebie.

Jest to zagadnienie b. trudne dla prawodawcy, zważywszy, że w dalszym ciągu znajdujemy się jeszcze w warunkach przejściowych na drodze do socjalizmu. Ustanowienie porządku prawnego dla kształtowania w sposób realny, słuszny i sprawiedliwy stosunków przy przewozie, wybiegając naprzód w czasie, wymagać musi okrzepnięcia nowych instytucji, należytej syntezy odbytej drogi i wreszcie uzasadnionej ostrożności.

I po tej drodze stopniowych zmian, wydaje się, idzie rozwój dotychczasowy w omawianym zakresie. Na dowód tego można by przytoczyć następujące przykłady. Nie korzystamy z przewozów przesyłek na okaziciela wótnika listu przewozowego, który w warunkach planowania, koordynacji, a zatem braku konkurencji okazał się zbędnym dokumentem przewozowym; nie korzystamy z zaliczeń i zaliczek, ponieważ nie przedstawiają one aktualnie dla klienteli użytecznych udogodnień, a dla kolei są świadczeniami uciążliwymi w stosunku

do korzyści; wprowadzono sposób zryczałtowanego obliczania i pobierania przewoźnego przy pewnych towarach masowych jak węgiel, cement, cukier, rudy; wprowadzono postępowania arbitrażowe dla załatwiania doraźnie rozszczeń między koleją a klientami, nie należącymi do osób prywatnych; w stadium rozpracowywania i odpowiednio do tego praktycznego stosowania na PKP jest planowanie przewozów.

Problematyka rewizji RPT jest niewątpliwie obszerniejsza i należałoby starać się ją ustalić, aby na tej podstawie mogła nastąpić wymiana poglądów i dyskusja, które doprowadziłyby ostatecznie do uzgodnienia tych nowych treści, jakie będą wniesione w wyniku rewizji do polskiego prawa przewozowego kolejowego.

Wydaje się, że do zagadnień oczekujących jeszcze na naświetlenie oprócz już wyliczonych, należałoby zaliczyć następujące sprawy:

- 1) ostateczne sformułowanie zagadnień planowania przesyłek wagonowych i drobnicowych przy przewozie koleją oraz wykonywania planów przewozowych,
- 2) przeekspediowanie przesyłek w przewozach planowanych w ramach obowiązywania ekonomiki transportu,
- 3) sposób likwidacji przesyłek nieodebranych i bezdowodowych z uwzględnieniem obecnej formy działalności przedsiębiorstw, zakładów itp.,
- 4) zniesienie przewozów stacyjnych i przewozów w obrębie tego samego węzła biorąc pod uwagę, że przewozy takie powinna przejąć komunikacja samochodowa,
- 5) warunki zmiany umowy o przewóz i legitymacje do zmiany,
- 6) opłacanie należności za przewóz w ramach obo-

wiązującego systemu finansowego (obrot pieniędzy i kredytowanie),

- 7) uproszczenie postępowania reklamacyjnego,
- 8) przewozy z udziałem czynności wykonawczych na bocznicach.

Wyliczenie powyższe nie uwzględnia szczegółowych przypadków, interesujących zarówno kolej jak i jej klientów, które będą mogły być rozpatrzone w toku prac rewizyjnych.

Pod względem formalnym wskazane jest również zastanowienie się nad przyszłą formą regulaminu przewozu przesyłek towarowych na kolejach żelaznych. Obecny układ RPT nie jest szczęśliwy, a treść przeładowana jest przepisami o charakterze czysto praktycznym i ciągle ulegającym zmianom.

Dla nadania tym ostatnim przepisom większej przejrzystości, a z drugiej strony ułatwienia uaktualniania ich należałoby wydzielić wszystkie przepisy techniczno - manipulacyjne z kolejowego prawa przewozowego w oddzielną część i przewidzieć dla wydawania i zmiany ich taką samą procedurę jak dla taryf.

Prawo przewozowe powinno być wydane w formie ustawy, gdyż charakter odnośnych przepisów wymaga takiej właśnie formy. W ten sposób rozwiązana zostałaby kwestia podstaw prawnych dla odchyleń, które niewątpliwie w nim się znajdują, a które — jak zaznaczono na początku — dzisiaj nie są dopuszczalne w stosunku do obowiązujących ustaw i konwencji rzymskiej towarowej.

Z uwagi na długoletnie tendencje do ujednostajnienia postanowień prawa przewozowego na płaszczyźnie międzynarodowej, należałoby problem rewizji RPT rozwiązać równolegle z takimi samymi pracami w krajach demokracji ludowej. Poza tym jako wzór służy tu Ustawa Kolejowa w ZSRR.

TRYBUNA CZYTELNIKÓW

CZY PODWYŻSZENIE MINIMALNEGO OBCIĄŻENIA WAGONÓW ZBIOROWYCH BYŁO SŁUSZNE?

Każdy, kto interesował się lub interesuje się zagadnieniem drobnicy na PKP, każdy, dla kogo problem drobnicy nie wydawał się tworem zamkniętym, usankcjonowanym nienaruszalnymi tezami przeszłości, każdy kto przyglądał się krytycznie wykorzystaniu wagonów zbiorczych musi bezspornie przyznać, że próba naruszenia minimalnego obciążenia wagonów zbiorowych była słuszna i celowa.

Co przemawiało za przeprowadzeniem radykalnej rewolucji myślowej w prawie przewozowym, dotyczącym przewozu drobnicy? Przede wszystkim brak wagonów dla zaspokojenia najelementarniejszych potrzeb Państwa. W okresie, kiedy walka o wagon rozgorzała, kiedy kolej żyje zagadnieniem wagonu, jego obrotem, ładownością, kiedy zmusza klienta do jak najeconomiczniejszego gospodarowania wagonem, kolej sama nie mogła nie zwrócić oczu również na własną gospodarkę wagonami, a ściślej mówiąc wagonem zbiorowym.

Myśl, rzuconą już dawniej na jednej z konferencji rozkładów jazdy zrealizowała na własną rękę Dyrekcja Katowicka KP.

W praktyce okazało się, że myśl ta była zdrowa i powinna była być już dawniej przeprowadzona.

Na razie podwyższono minimalne obciążenie wagonów zbiorowych, załadowanych przesyłkami zwyczajnymi i pośpiesznymi. Nie naruszono zupełnie obciążenia wagonów zbiorowych, sformowanych z przesyłek pośpiesznych, przyśpieszonych, ekspresowych i specjalnych.

Tonaż wagonów zbiorowych bezpośrednich i odcinkowych podwyższono do 4 ton, a przeładunkowych do 5 ton w całym okręgu Dyrekcji Katowickiej. Kiedy powyższe zarządzenie, wprowadzone w życie z dniem 14.5.1949 r. nie tylko nie spowodowało zaburzeń na sortowniach, czego się niektórzy pesymiści spodziewali, lecz nawet wywołało przewrót myślowy u poważnej ilości magazynierów, kierowników ekspedycji towarowych, a nawet niektórych kontrolerów przewozów, wychowanych na przestarzałych zwyczajach rzekomo usankcjonowanych doświadczoną i nienaruszalną przeszłością. Okazało się, że pociągnięcie było ostateczne, słuszne, celowe i dające w wyniku do dyspozycji PKP poważną ilość wagonów, które mogą być przerzucone na zaspokojenie innych, żywotnych potrzeb życia gospodarczego Państwa.

Zrazu wydawało się, że przedsięwzięcie jest zbyt śmiałe, że nie wytrzyma krytyki życia. Tymczasem realizatorzy tej myśli sięgnęli do postanowień punktu 1, 2, 3 § 11 przepisów H 3 i zmusili personel wykonawczy do bardziej praktycznego stosowania tych postanowień, a w dalszej konsekwencji do nagięcia życia do potrzeb gospodarczych kraju. Dalszym rozwojem tego zagadnienia jest niedawno wprowadzony, również z pożytkiem dla obu stron — to jest dla PKP i klienta — kalendarz przyjmowania drobnicy. Podchodząc do zagadnienia ze strony formalnej wydaje się ono być ograniczeniem, a w istocie jest to obustronna korzyść tak dla PKP jak i dla klienta.

Najlepiej obrazuje to poniższe zestawienie.

Ilość i tonaż wagonów zbiorowych sformowanych w DOKP Katowice

Kwiecień 1950 r.

	Kat. I			Kat. II			Kat. III			Kat. IV		
	wag.	ton	śred. obc. wag.	wag.	ton	śred. obc. wag.	wag.	ton	śred. obc. wag.	wag.	ton	śred. obc. wag.
do obcych DOKP	336	1,307	4,1	53	189,4	3,5	544	2,543,3	4,6	317	1,152,1	3,6
do własnych	668	2,470	3,7	49	203,—	4,—	528	2,325,—	4,4	659	2,307,—	3,6

Lipiec 1950 r.

do obcych DOKP	438	1,405	3,2	37	127,7	3,4	712	3,990,9	5,6	313	1,327,8	4,1
w tym zapl.	3	9,3	3,1				68	292,1	4,2			
do własn. DOKP	634	2,717,8	4,3	24	88,8	3,2	523	2,485,3	4,7	686	2,936,9	4,2

Październik 1950 r.

do obcych DOKP	351	1,466,7	4,1	38	190,2	5,—	763	3,986,4	5,2	293	1,743,3	5,9
w tym zapl.	5	22,7	4,1				52	237,1	5,—			
do własn. DOKP	790	3,511,3	4,4	152	712,1	4,7	486	2,593,1	5,3	786	3,608,—	4,6

Dane te nie obejmują obciążenia wagonów zbiorowych, zaplanowanych w pociągu Lpd nr 46375/45376.

Wzrosła ilość wagonów bezpośrednich odcinkowych, dotychczas rzadko stosowanych, wzrosło ich przeciętne obciążenie gospodarcze, zatem korzyści dla PKP są bezsporne.

Nieufne podchodzenie do tego zagadnienia niektórych nadawców wpływa prawdopodobnie z nieprzeanalizowania korzyści wynikających dla nich. Prawdopodobnie jednak niedługo będziemy czekać na zmianę stanowiska; spowoduje to napewno fakt szybszego niż dotychczas dostarczenia przesyłki odbiorcom.

Wymieniony kalendarz prawdopodobnie spotka się z niechęcią nadawców również z tego powodu, że wymaga od nich zaplanowania pracy i rozłożenia jej na pewne z góry określone dni tygodnia, a nie zezwala na stosowanie dotychczas chaotycznego korzystania

z usług kolei, może z wygodą dla siebie, lecz z naruszeniem elementarnych zasad praw ekonomicznych, rządzących każdym przejawem życia gospodarczego.

Tak jak każda rzecz nowa tak i oba nowatorstwa wprowadzone na PKP wymagają pewnego czasu, by się przyjęły, aby nabrały praw obywatelstwa. Kiedy utworzą one sobie drogę, kiedy wejdą niejako w krew wszystkich zainteresowanych, okaże się napewno, że obecny stan jest dobry.

Dlatego nie bacząc na rzadkie zresztą sprzeciwy, powinniśmy wprowadzić śmiało pociągnięcia przewozowe, biorąc pod uwagę tylko jedyny czynnik — korzyść społeczeństwa, kraju i Państwa jako jedyne słusznej i sprawiedliwej tezy życiowej.

WŁADYSŁAW PAŁUCKI
Katowice

O MOTORYZACJI POLSKI

Pod słowami motoryzacja kraju przeciętny obywatel przeważnie rozumie wszelkie działanie zmierzające do powiększenia ilości pojazdów mechanicznych w kraju.

Motoryzacja nie jest jednak zagadnieniem ograniczającym się tylko do produkowania lub zakupu coraz to większej ilości pojazdów mechanicznych, poruszających się na ogumowanych kołach. Szczególnie zaś motoryzacja Polski nie jest zagadnieniem prostym ze względu na różnice w zagospodarowaniu województw, z których leżące w dorzeczu Odry są bardziej bogate od województw leżących w dorzeczu Wisły. Wystarczy przejrzeć mapę komunikacji drogowej, kolejowej i lotniczej, by tę różnicę w zagospodarowaniu zobaczyć. Aby więc zagadnienie motoryzacji Polski postawić na należytych poziomach po zrozumieniu istniejących różnic w zagospodarowaniu kraju, należałoby pod względem ustawodawstwa gospodarczego potraktować od-

ębnie dobrze zagospodarowane dorzecze rzeki Odry od nieproporcjonalnie słabiej zagospodarowanych ziem leżących na wschód od działu wód przebiegających między Odrą i Wisłą. Jednolite traktowanie pod względem ustawodawstwa gospodarczego całości kraju prowadzi do marnotrawstwa czasu i materiałów w zagospodarowanej jego części. Dla niedostatecznie zagospodarowanej części kraju doprowadza do niemożności wykonania planu z powodu nieproporcjonalnie mniejszego przydziału środków w stosunku do rzeczywistych potrzeb i stałego pogłębiania w ten sposób istniejącej dysproporcji. I odwrotnie, ażeby zrozumieć, że województwa centralne i wschodnie należy szybciej zagospodarować od ziem zachodnich, należałoby je pod względem ustawodawstwa gospodarczego traktować oddzielnie.

Dobrobyt ludności zależy od pełnego wykorzystania rolniczych i przemysłowych możliwości produkcyjnych

kraju. Aby jednak było to możliwe musi być należycie rozwiązane zagadnienie transportu. Na większej części terytorium Polski znaczna część ludności nie bierze należytego udziału w procesie produkcyjnym Państwa tylko dlatego, że żyje na rozległych terenach leżących między liniami komunikacyjnymi. Czy więc zwiększenie ilości samochodów będzie można nazwać motoryzowaniem kraju? Nie, bo wprawdzie po rzadkiej sieci dróg bitych w centralnych i wschodnich województwach będzie się poruszało nieco więcej samochodów, ale na całość stosunków gospodarczych wpływanie to w sposób ograniczony, gdyż ludność mieszkająca na bezdrożach z samochodów tych nie będzie mogła w pełni korzystać. Do motoryzacji kraju ubożego w sieć komunikacyjną zasadniczym warunkiem jest budowa dobrych dróg. W zasadzie jednak państwo nie będzie budowało lekkich i tanich dróg smołowcowych pod mechaniczne pojazdy ogumowane, gdyż pojazdy konne nieogumowane drogi te bardzo szybko niszczą. W dzisiejszych więc warunkach drogi smołowcowe są wysoce nieekonomiczne. Buduje się więc na głównych szlakach komunikacyjnych bardzo ciężkie drogi betonowe, a na bocznych kierunkach, jak dawniej, szosy i drogi tłuczniowe. Konserwacja dróg tłuczniowych nie wymaga skomplikowanych maszyn i wykwalifikowanego robotnika. Do zasypania dziury wystarcza łopata i łaczka z grysem. W zasadzie jednak większa część ludności Polski jest zmuszona posługiwać się drogami typu gruntowego, gdzie nawet jazda rowerem jest wysoce utrudniona. Na daleką metę można by zaplanować podwojenie ilości dobrych dróg w województwach dorzecza Wisły przez zmianę podziału administracyjnego tego terenu w taki sposób, by równocześnie podwoić liczbę miast wojewódzkich lub innych o podobnym zaludnieniu. Jest faktem, że w Polsce mamy bardzo mało miast o 50 — 100 tys. mieszkańców, tj. o najzdrowszej strukturze społecznej.

Ważnym zagadnieniem jest fakt, że utrzymanie samochodu lub motocykla poruszającego się po drogach wiejskich jest wysoce niegospodarcze. Częste naprawy, duże zużycie paliwa czynią eksploatację wozu zupełnie nieekonomiczną. Wynika z tego, że ilość pojazdów w miastach i województwach o gęstej sieci dobrych dróg będzie wzrastać nieproporcjonalnie szybko do wzrostu ilości samochodów w powiatach o rzadkiej sieci dróg.

Należy stwierdzić, że podkuty koń, ciężki wóz na kołach z obręczami, nieogumiony traktor czy też inna maszyna rolnicza nieogumiona są czynnikami niszczącymi lekkie drogi smołowcowe, a więc są czynnikami hamującymi budowę lekkich dróg. Automatycznie stają się czynnikami hamującymi motoryzację kraju. W tym stanie rzeczy do właściwego zagadnienia zmotoryzowania kraju powinniśmy podejść przez jak najbardziej energiczne i szybkie opracowanie tematu: jakim kosztem i sposobem w jak najkrótszym czasie zaopatrzyć wszystkie wozy w Polsce i maszyny rolnicze w ogumowane koła na łożyskach tocznych. Wszelki sposób propagandy zwłaszcza rzeczowej — jak pokazy przeróbki wozów, wystawy, konkursy wiejskich kowali czy obsługi POM-ów oddałyby tutaj duże usługi.

Temat przyspieszenia motoryzacji Polski trzeba więc będzie rozpatrzyć od strony produkcji tanich ogumowanych zestawów kołowych. Od rolniczego wozu z dyszlem na ogumowanych kołach, ciągniętego przez ko-

nia do przyczepy samochodowej, powiększającej ładowność zestawu ciągnika samochodowego niedaleka jest droga. W planowej gospodarce znormalizowanie wszystkich przyczep i wozów do kilku typów nie powinno być zadaniem trudnym.

Następnym warunkiem motoryzacji jest istnienie gęstej sieci samochodowych warsztatów naprawczych. Wykorzystać tutaj należałoby potencjał personelu straży pożarnych, dysponujących dużym taborem samochodowym własnym, 100 proc. gotowością eksploatacyjną i dobrymi mechanikami. Wykorzystanie wolnego czasu tego personelu może w przyszłości stworzyć b. dużą rezerwę pracy.

Następne zagadnienie to stworzenie sieci publicznych garaży i to w najdogodniejszych punktach naszych miast.

Należy również zwrócić uwagę na to, że najważniejszym wstępem do motoryzacji powinien być rower i motorower. Zagadnienie to łączy się z ciągłym zwiększeniem przyszłych kadr motorowych, na co należałoby zwrócić szczególną uwagę. Przyszli kierowcy i warsztatowcy, tak samochodowi jak lotniczy, powinni rozpoczynać naukę od jazdy na rowerze i obsługi roweru. Nie będziemy nigdy mieli dobrych kierowców, warsztatowców i konstruktorów, jeżeli uprzednio nasza młodzież nie pozna najprostszycch praw mechaniki na tylnej osi rowerowego torpeda i najprostszycch praw kinetyki na najprostszej z maszyn — na rowerze i jeżeli nasza młodzież nie pozna uprzednio praw rządzących jazdą po różnych nawierzchniach szos o różnej porze roku.

Z tego, że ilość rowerów w Polsce jest wysoce niedostateczna, aby wytworzyć u młodzieży zamiłowanie do mechaniki, powinniśmy sobie zdawać sprawę u progu Planu Sześcioletniego, kiedy to jeszcze jest czas na dostosowanie go do wymagań życia. Obecny stan techniczny rowerów jest wysoce niezadowalający. Wystarczy znaleźć się w dzień jarmarku w jakimś mieście powiatowym, gdzie w długich stojakach stoją zaparkowane przez wiejską młodzież rowery. Wszystkie te rowery przedstawiają żaloszny widok. Myślałby kto, że to skład starego żelastwa. Nie widać na rowerach najmniejszego śladu dbałości o sprzęt, o estetykę, o wygląd zewnętrzny, o stan techniczny. Jeżeli zaś na tym najprostszym odcinku nie nastąpi poprawa, to marsz Polski do motoryzacji będzie bardzo kosztownym i długotrwałym przedsięwzięciem.

Należy zaznaczyć, że dzisiejsze trudności mieszkaniowe są bardzo poważnym hamulcem w pędzie naszej młodzieży do posiadania i poznawania najprostszej z maszyn — roweru i motocykla. Bo gdzie ustawić rower, jeżeli mieszkanie jest jednoizbowe i bez przedzisionka lub korytarza?

Indywidualnych komórek na poddaszach dla każdej rodziny oddzielnie dzisiejsze budownictwo nie przewiduje. Nie ma też komórek czy drewnutni na asfaltowanych podwórzach lub trawą porośniętych ogrodach Warszawskich Spółdzielni Mieszkaniowych. Garaże wspólne lub oddzielne dla wszystkich mieszkańców domów mieszkalnych w celu przechowania motocykli i rowerów byłyby wielkim uproszczeniem trudnego zagadnienia.

MGR OLECH MOCEK
Warszawa

WSPÓLZAWODNICTWO PRACY I RACJONALIZATORSTWO W TRANSPORCIE LOTNICZYM

Transport lotniczy posiada specyfikę, wyróżniającą go wśród innych rodzajów transportu. Znana jest ogólnie sezonowość przewozu lotniczego i zależność tego transportu od warunków atmosferycznych, ale te cechy występują i w innych rodzajach przewozu, choćby w żegludze śródlądowej. Natomiast brak śladów potokowości, typowości w pracach lotniczych ściśle technicznej natury (przeglądy i remonty sprzętu). Związanie w jeden organizm różnej rodzajowości prac (ruch, obsługa samolotów, lotniska), wrażliwy i trudny sprzęt, wymagający precyzyjnej obsługi, wykonanie transportu w ośrodku powietrznym, nie znoszącym unieruchomienia sprzętu, a wreszcie realizacja usługi lotniczej, poniżej kosztów własnych wytworzenia tej usługi (taryfa przewozowa) — składają się na swoiste cechy transportu lotniczego.

Pokonanie oporów, które zdają się wynikać ze specyfiki transportu lotniczego, przychodzi na drodze poznania zasad współzawodnictwa pracy, a w szczególności procesu jego tworzenia. Współzawodnictwo pracy nie jest ruchem, który rozwija się według sztywnego schematu, wypływając ze źródeł stojących zewnątrz warsztatów pracy z gotowymi formułkami, w które należy wtłoczyć treść. Przeciwnie, współzawodnictwo pracy rodzi się wewnątrz ośrodka pracy, a konkretyzując swój charakter na podłożu specyfiki ośrodka staje się jednym z własnych elementów produkcji, dalekim od wszelkiego schematu.

Uświadczenie sobie tej prostej prawdy zezwala na stwierdzenie ogólne, że uważanie specyfiki jakiegos ośrodka pracy, choćby najbardziej skomplikowanej, za zasadniczą trudność w prowadzeniu współzawodnictwa pracy jest błędem, niczym nie uzasadnionym.

Wprowadzenie współzawodnictwa pracy do transportu lotniczego posiada dla przedsiębiorstwa komunikacji powietrznej doniosłe znaczenie. Przede wszystkim staje się ono elementem organizującym, zezwalającym na wykrycie dróg, na których odnajduje się normalizację prac, wpływa więc na zwiększenie wydajności pracy, określonej właściwą normą, ponadto staje się instrumentem kierownictwa, włączonym we wszystkie dziedziny pracy, a w szczególności w prace będące aktualnie wąskimi przekrojami produkcji. Różnorodność prac transportu lotniczego zmusza jedynie do różnicowania form współzawodnictwa pracy.

Cechą charakterystyczną współzawodnictwa pracy w transporcie lotniczym powinna być przede wszystkim walka o jakość wykonywanych prac, wytwarzających produkt usługi lotniczej, wyrażający się w tonokilometrach zaferowanych. W przemyśle jakoś wytworów produkcji określona jest przez elementy danego cyklu produkcyjnego. W transporcie lotniczym tonokilometr zaferowany tworzy się z właściwych sobie elementów w każdym z wykonywanych lotów. Poszczególony lot jest więc sam dla siebie okresem produkcji. Jeżeli określi się ogólnie, że stan techniczny samolotu wykonującego lot i praca leżącej załogi — tworzą zasadnicze i zależne czynniki lotu, to stan ośrodka, w którym lot dokonuje się, a więc stan atmosfery jest dodatkowym czynnikiem, niezależnym od procesu przygotowania lotu, który decyduje, mimo to, w dużej mierze o odrębności każdego z dokonanych lotów. Jednak przygotowanie sprzętu i pracy załogi zapewnia nie tylko prawidłowość procesu tworzenia się lotu, ale i staje się czynnikiem przeciwstawiającym się zdecydowanie ewentualnym perturbacjom atmosfery.

Współzawodnictwo pracy wpływa zarówno na jakość stanu technicznego samolotu, jak i na jakość robocizny załogi latającej.

Prace jednostek technicznych transportu lotniczego, obejmujące przeglądy, naprawy i remonty sprzętu, znajdują ocenę w ruchu współzawodnictwa pracy pod względem:

- a) wydajności pracy,
- b) jakości pracy.

Wydajność pracy mierzy się stosunkiem ilości godzin, określonej normą, do tej ilości godzin pracy, w których zleconą robotę wykonano, przy czym wynik przewyższający sto procent jest punktowany. W tym założeniu tkwi czynnik mobilizujący pracowników do przekroczenia norm.

Jakość pracy, wysoko punktowana, jest czynnikiem zmuszającym do związania wydajności pracy z taką precyzją wykonania, aby wykonana robota, zrodzona w duchu i entuzjazmie współzawodnictwa pracy, osiągnęła wysoką wartość użytkową (kontrola techniczna). Wszelkie usterki w wykonaniu zleconej roboty ulegają surowym karom w punktacji. W tym założeniu tkwi czynnik mobilizujący pracowników do przekroczenia norm, ale na drodze wysokiej jakości wykonania.

Dążenie do skrócenia czasów normowanych, a więc do szybkiego wykonania zlecenia, połączone z obowiązkiem zachowania wysokiej jakości wykonawczej, stwarza podatny grunt do racjonalizatorstwa i nowatorstwa lotniczego. Zasadniczym dążeniem tego ruchu w transporcie lotniczym będzie związanie mechanizacji pracy, w konstruowaniu przyrządów usprawniających wykonawstwo robót lub ulepszanie przyrządów istniejących. Jasną jest rzeczą, że stworzenie organizacyjnej komórki postępu technicznego, łączącej w sobie wszelkiego rodzaju pomoc techniczną dla racjonalizatorów i szybką ocenę ich projektów, jest nieodzownym warunkiem rozwoju racjonalizatorstwa i nowatorstwa lotniczego.

Praca załóg latających w okresie prowadzenia samolotu w powietrzu oparta jest na umiejętności wykorzystania wszystkich elementów wykonywanego lotu, a więc i warunków atmosferycznych. Zastosowanie prawidłowej wysokości lotów, ilości obrotów silnika, a więc i szybkości, dokładna znajomość przyrządów pokładowych, umiejętność przeciwstawienia się atmosferze składa się na wartość wykonania lotu. Współzawodnictwo pracy wpływa na stworzenie takich wtycznych latania, które by zapewniły nie tylko bezpieczeństwo lotu, ale i ekonomię jego wykonania. Jako bezpośredni wynik ekonomicznego wykonania przelotu są oszczędności na zużyciu silników i na zużyciu materiałów pędnych. Te ostatnie oszczędności, dające się łatwo obliczyć, prowadzą do osiągnięcia prawidłowych norm zużycia materiałów pędnych, tworząc poważne sumy zaoszczędzone na wykonaniu planu eksploatacyjnego.

Jednakże przy osiąganiu oszczędności na materiałach pędnych, a w szczególności na benzynie lotniczej, nie należy zapominać, że utrzymywane z tego powodu odpowiednie szybkości przelotu mogą zwiększać czas pracy silników, co wpłynie na zwiększenie nakładów na przeglądy i remonty sprzętu. Z tego powodu współzawodnictwo pracy stawia między innymi problem ustalenia właściwego stosunku między zachodzącymi oszczędnościami na materiałach pędnych a ruchem nakładów na przeglądy i remonty.

W zasadzie w transporcie lotniczym mają dobre warunki rozwojowe wszelkie formy współzawodnictwa pracy. Zarówno współzawodnictwo indywidualne jak i zbiorowe z długoterminowym włączeniem będą owocnie wpływać na prace i osiągnięcia transportu lotniczego. Wartość współzawodnictwa pracy zależeć będzie w dużej mierze od walorów regulaminów współzawodnictwa.

W PLL „LOT“, współzawodnictwo pracy wprowadzono z dniem 1 lipca r. 1949. Oparte ono zostało na przystosowanych do różnorodnych rodzajów prac przedsiębiorstwa regulaminach, które w miarę rozwoju współzawodnictwa pracy w terenie były doskonałe. Zarówno robotnicy jak i pracownicy umysłowi biorą liczny i czynny udział we współzawodnictwie pracy indywidualnym, zbiorowym i długoterminowym. Rozwój współzawodnictwa pracy w PLL „LOT“ ilustrują następujące dane.

Stan współzawodniczących na dzień 30.IX.1949 — 55% stanu załogi.

Stan współzawodniczących na dzień 30.IV.1950 — 67% stanu załogi.

Stan współzawodniczących na dzień 21.XII.1950 — 75% stanu załogi.

Współzawodnictwo pracy w PLL „LOT“ może osiągnąć się następującymi osiągnięciami:

1. W okresie jego trwania dokonano parokrotnie samorzutnie rewizji norm czasowych robocizny w poszczególnych grupach prac obsługi samolotów.

2. Uzyskano poprzez współzawodnictwo pracy poważne oszczędności dochodzące w r. 1949 do 57% ogólnie wygospodarowanych oszczędności, a w r. 1950 75%.

3. Po półtorarocznym okresie trwania współzawodnictwa pracy obniżyło normy zużycia materiałów pędnych o około 4%.

Ruch nowatorski i racjonalizatorski w PLL „LOT“ osiągnął wyniki następujące:

1. Przez komórkę usprawnień technicznych przedsiębiorstwa przeszło na dzień 1.XII.1950 r. — 88 wniosków racjonalizatorskich, z czego przyjęto i wprowadzono w życie 32 wnioski. Przewidywane oszczędności z tytułu tych wniosków wyniosą zł 143.790, wypłacono premię zł 15.540 (dane za rok 1950).

2. Zorganizowano Klub Techniki i Racjonalizacji, który zrzesza 73 racjonalizatorów i nowatorów. Klub ten okazuje pomoc w opracowaniu i opiniowaniu wniosków oraz organizuje okresowe zebrania członków.

ZYGMUNT NOWICKI
Warszawa

PRZEGLĄD PRZEPISÓW PRAWNYCH

ZARZĄDZENIA WYKONAWCZE W SPRAWIE ROZDAWNICTWA ROBÓT I DOSTAW W RESORCIE KOMUNIKACJI

W Monitorze Polskim (Nr A-127, poz. 1573-1576) ogłoszono pięć zarządzeń Ministra Komunikacji z 27 i 30.X.1950 r. z zakresu rozdawnictwa robót i dostaw. Zarządzenia te dotyczą sposobu sporządzania kosztorysów urzędowych, postępowania przy udzielaniu zamówień w trybie bezprzetargowym osobom prywatnym, składu, zakresu działania i trybu postępowania komisji przetargowych, warunków odbioru robót i dostaw oraz przeprowadzania rozrachunków za nie, wadium, zabezpieczeń umownych i zaliczek. Łącznie z zatwierdzoną równocześnie instrukcją o robotach, dostawach i usługach dla komunikacji, która ma się ukazać w w osobnym wydaniu książkowym, zarządzenia powyższe regulują w resorcie komunikacji jeden z poważniejszych działów pracy i przyczynią się poważnie do jego usprawnienia.

ORGANIZACJA I TRYB POSTĘPOWANIA KOMISJI ARBITRAŻOWYCH

Rozporządzenie Rady Ministrów z 15.X.1950 r. (Dz. U. RP Nr 53, poz. 484) ustala szczegółowo organizację i tryb postępowania komisji arbitrażowych uchylając równocześnie poprzednie rozporządzenie wydane w tej sprawie. Po wstępnych postanowieniach określających kompetencje Komisji Głównej i okręgowych, wyznaczanie oraz prawa i obowiązki członków zespołów orzekających wreszcie nadzór i administrację komisji, rozporządzenie ujmuje szczegółowo tryb postępowania w komisjach arbitrażowych.

Rozpoczynając od treści wniosku arbitrażowego i wskazówek dla komisji w sprawie traktowania wniosku oraz dodatkowych wyjaśnień i wniosków stron spór wiodących, rozporządzenie normuje szczegółowo postępowanie dowodowe, formę orzeczenia, środki odwoławcze, wykonanie i ewentualne wyegzekwowanie orzeczenia, ustalając w końcu wysokość

opłat arbitrażowych w zależności od wartości przedmiotu sporu.

PRZENOSZENIE BUDYNKÓW Z ZAJĘTYCH PRZEZ PAŃSTWO NIERUCHOMOŚCI PRYWATNYCH

Rozporządzenie Rady Ministrów z 15.XI.1950 r. (Dz. U. RP nr 52, poz. 482) zmienia w tym kierunku rozporządzenie z 3.VI.1950 r. o ustalaniu norm szacunkowych nabywanych przez Państwo nieruchomości, że określa bardziej szczegółowo okoliczności i warunki, pod którymi nabywca nieruchomości prywatnych ma prawo rozebrać i przenieść na inne miejsce budynki zbędne dla potrzeb nabywcy oraz przypadki, w których rozebranie i przeniesienie budynków na koszt nabywcy może być zlecone dotychczasowemu właścicielowi gruntu. Poza tym postanowienia powyższe przeniesione zostały z rozdziału rozporządzenia traktującego o nieruchomościach rolnych do rozdziału wspólnego dla wszystkich nieruchomości, skutkiem czego odnoszą się one będą również do nieruchomości nierolnych, a zatem między innymi do nieruchomości „miejskich“.

SPRZEDAŻ BILETÓW KOLEJOWYCH I LOTNICZYCH NA TRASY ZAGRANICZNE

Zarządzenie Komisji Dewizowej z 6.XI.1950 r. (Mon. Pol. Nr A-128, poz. 1592) postanawia, że bilety kolejowe i lotnicze na trasy zagraniczne — sprzedawane być mogą tylko osobom legitymującym się ważnym paszportem zagranicznym, przy czym ceny ustalone w walutach zagranicznych przeliczane być powinny na złote według ustalonego kursu sprzedaży dewiz. Zarządzenie określa szczegółowo sposoby należytego udowodnienia odsprzedaży walut zagranicznych i stwierdza, że sprzedaż biletów bez tych dowodów wymaga zgody Komisji Dewizowej. Zarządzenie wymienia wreszcie osoby i przypadki, w których Komisja Dewizowa może zezwolić na sprzedaż biletów bez udowodnienia odsprzedaży walut zagranicznych.

W. B.

PRZEGLĄD PRZEPISÓW ORGANIZACYJNYCH

WYŁĄCZENIE NIEKTÓRYCH PRZEDSIĘBIORSTW SPOD DEKRETU O PRZEDSIĘBIORSTWACH PAŃSTWOWYCH

Rozp. Rady Ministrów z 26.X.1950 r. (Dz. U. R P 21.XI. nr 51, poz. 470) wyłącza spod działania przepisów dekretu z tejże daty o przedsiębiorstwach państwowych przedsiębiorstwa wykonujące wyłącznie funkcje kierownictwa, koordynacji, kontroli i nadzoru w stosunku do podporządkowania im przedsiębiorstw oraz postanawia, że Przewodniczący PKPG określi charakter takich jednostek organizacyjnych oraz wyda za zgodą Prezesa Rady Ministrów przepisy o ich organizacji wewnętrznej. Przepisy dotyczące organizacji finansowej i systemu finansowego takich jednostek ma określić Minister Finansów w porozumieniu z Przewodniczącym PKPG za zgodą Prezesa Rady Ministrów.

POWOŁANIE KOMISJI USPRAWNIAJĄCEJ ADMINISTRACJI PUBLICZNEJ

W miejsce okólnika nr 19 Prezesa Rady Ministrów z 11.VIII.1949 r. w sprawie komisji usprawnienia projektów administracji publicznej zostało wydane i ogłoszone w Mon. Pol. nr A-130, poz. 1625 zarządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 2.XII.1950 r. o komisjach usprawnienia administracji publicznej. Zarządzenie to opierając się na przeszłorocznej praktyce zmienia przede wszystkim samą nazwę dotychczasowych komisji, rozszerza znacznie zakres ich działalności i zawiera wiele innych postanowień, odmiennych od postanowień okólnika z sierpnia 1949 roku, zarówno co do ilości komisji, ich składu, zadań, właściwości i trybu postępowania. Podczas gdy okólnik z 1949 roku nakazywał powołanie komisji w każdej jednostce organizacyjnej o charakterze urzędu, zarządzenie z 2.XII. oprócz Centralnej Komisji Usprawnienia Administracji Publicznej przy Prezesie Rady Ministrów, powołuje komisje usprawnienia tylko przy władzach naczelnych i przy prezydiach rad narodowych. Skład komisji został powiększony, a zadania rozszerzone.

Już nie tylko zachęcanie pracowników odnośnego urzędu do opracowywania projektów w kierunku usprawnienia administracji, ale wprost inicjowanie usprawnienia administracji publicznej i obniżenia kosztów jej utrzymania jest zadaniem komisji, nie tylko ocenianie otrzymywanych projektów, ale i obowiązek interesowania się wynikami realizacji przyjętych projektów i ich rozpowszechnianiem oraz propagowanie akcji usprawnieniowej wśród szerokiego rzesz pracowniczych.

Nowe zarządzenie podkreśla przy tym wyraźnie, że zakres działania komisji rozciąga się na sprawy dotyczące usprawnienia aparatu administracyjnego urzędów i instytucji nie tylko co do ich metod pracy, ale i co do ich struktury, a więc organizacji wewnętrznej. Warto zwrócić uwagę także na przepis, że komisje przy prezydiach wojewódzkich i powiatowych rad narodowych są właściwie także dla zagadnień, w których decyzja należy do władz nie zespolonych w prezydiach rad narodowych, a więc także dla Dyrekcji Dróg Wodnych i państwowych zarządów wodnych.

Bardzo ważnym zadaniem komisji usprawnienia jest koordynacja i nadzór nad organizacją i działalnością hierarchicznie niższych komisji.

Od postanowień komisji zarządzenie z 2 grudnia daje projektodawcy prawo wniesienia odwołania.

Odwołanie z aktami sprawy powinno być przesłane do rozstrzygnięcia właściwej komisji w terminie trzech dni.

W razie rozbieżności zdań między kierownikiem jednostki administracyjnej a komisją co do realizacji wniosku — sprawę rozstrzyga władza na szczeblu bezpośrednio wyższym, w ostateczności właściwy minister na wniosek CKUAP. Zarządzenie wylicza też formy wyróżnienia dla projektodawcy w razie przyjęcia projektu od odznaczenia i dyplomu uznania do nagrody pieniężnej włącznie. Ważne jest wreszcie postanowienie, że każdy może wnieść zażalenie na działalność komisji bądź do komisji hierarchicznie wyższej, bądź bezpośrednio do CKUAP.

ORGANIZACJA SŁUŻBY PRASOWO-INFORMACYJNEJ W URZĘDACH I INSTYTUCJACH PAŃSTWOWYCH ORAZ JEDNOSTKACH GOSPODARKI USPOŁECZNIONEJ

W związku ze zniesieniem przez Prezydium Rządu komórek organizacyjnych prasowo-informacyjnych (Mon. Pol. z 1950 r. Nr A-123, poz. 1518) Prezes Rady Ministrów wydał zarządzenie z dnia 2 grudnia 1950 r. (Mon. Pol. Nr A-128, poz. 1584) w sprawie organizacji tej służby. Zarządzenie to stanowi, że w ministerstwach sprawy informacji krajowej należą do reguły do dyrektorów gabinetów ministrów, a w instytucjach państwowych i przedsiębiorstwach do dyrektorów instytucji i przedsiębiorstw, którzy mogą zlecić porozumienie się z prasą kierownikom określonych działów, w zasadzie kierownikom działu planowania. Zarządzenie postanawia też, że z dniem 1 grudnia 1950 r. należy wstrzymać wydawanie biuletynów prasowych, a biuletyny wewnętrzne mogą być wydawane w wyjątkowych przypadkach za zgodą Głównego Urzędu Kontroli Prasy, Publikacji i Widowisk, wydaną w porozumieniu z Biurem Prasy i Informacji Prezydium Rady Ministrów.

NOWY REGULAMIN BIURA ELEKTRYFIKACJI KOLEI

W Dz. Urz. MK z 1950 r. nr 17, poz. 364, ukazał się nowy regulamin Biura Elektryfikacji Kolei, zatwierdzony zarządzeniem Ministra Komunikacji 13 listopada 1950 r., obowiązujący od 1 grudnia. Nowy regulamin wychodzi wyraźnie z założenia, że BEK jest specjalną jednostką inwestycyjną PKP, zarówno projektodawcą jak i wykonawcą w zakresie elektryfikacji kolei. Regulamin opiera się w ogólnych zarysach na uchwale Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z 12 maja 1950 r. w sprawie struktury organizacyjnej uspołeczniczonych przedsiębiorstw przemysłu kluczowego centralnych zarządów przemysłu i zjednoczeń. Odchylenia od struktury przewidzianej w tej uchwale podyktowane są odrębnym charakterem tego Biura, tkwiącego w pionach: projektowym i budowlanym. Tak jak dotychczas BEK podlega bezpośrednio Dyrekcji Generalnej KP. Zgodnie z zasadami uchwały z 12 maja dyrektor BEK otrzymuje zarządzenia wyłącznie od Dyrektora Generalnego KP lub od dyrektora naczelnego inwestycyjnego w ramach jego kompetencji.

Jako jednostki terenowe BEK regulamin przewiduje kierownictwa elektryfikacji kolei, tworzone w miarę potrzeby przez Dyrektora Generalnego KP na wniosek dyrektora BEK.

K. B.

Ze względu na wagę i aktualność zagadnienia istoty dochodu narodowego w naszej gospodarce i sposobu jego obliczania, uważamy za celowe zaznajomienie czytelników „Przeglądu Komunikacyjnego“ z ciekawym artykułem radzieckiego autora J. Kronroda na temat dochodu narodowego ZSRR, który ukazał się w nr 8 „Bolszewika“ z 1950 r.*).

Wychodząc z marksistowsko - leninowskiej nauki ekonomicznej autor określa dochód narodowy jako „wartość tej części globalnego rocznego produktu społecznego, która pozostaje w rozporządzeniu społeczeństwa po potrąceniu tego, co jest niezbędne dla odnowienia wydatkowanych na wytworzenie tego produktu środków produkcji; dochód narodowy stanowi więc całą nowowytworzoną w danym roku wartość“. Z tego sformułowania wynika, że dochód narodowy stanowi tylko ta część ogólnej wartości produkcji, która jako wytwór pracy pozostaje po pokryciu zużytych w procesie produkcyjnym środków (surowiec, paliwo, maszyny, narzędzia itd.). Na dochód ten składają się zarówno nowe środki produkcji jak i przedmioty spożycia przeznaczone dla celów akumulacji oraz dla celów konsumpcji. Dochód narodowy wytwarzany jest przez pracowników biorących bezpośredni udział w produkcji materialnej, a więc przez robotników i pracowników umysłowych zatrudnionych w przemyśle, rolnictwie, budownictwie, transporcie oraz w pełnej mierze w handlu. Natomiast dochód narodowy nie powstaje w wyniku pracy ludzi sfery usług (ochrona zdrowia, oświata, sztuka itp.), odwrotnie „na utrzymanie tych gałęzi trzeba wydatkować część dochodu narodowego“. Nie wynika z tego bynajmniej, aby praca w gałęziach nieprodukcyjnych była niepotrzebna. Pracownicy wszystkich gałęzi nieprodukcyjnych wykonują pracę społecznie pożyteczną i niezbędną dla narodu, nie zmienia to jednak zasadniczego odróżnienia ich od pracowników stwarzających dochód narodowy, odróżnienia wynikającego z istoty bazy i nadbudowy.

Źródłem powstania dochodu narodowego w państwie socjalistycznym jest przemysł socjalistyczny, a więc przedsiębiorstwa państwowe i spółdzielcze, podczas gdy w państwach kapitalistycznych decydująca część dochodu narodowego wytwarzana jest w przedsiębiorstwach kapitalistycznych. W przeciwieństwie też do krajów kapitalistycznych, gdzie „lwa część dochodu narodowego jest przywłaszczana i trwoniona nieproduktywnie przez burżuazję i jej utrzymanków“, „dochód narodowy społeczeństwa socjalistycznego należy rzeczywiście do narodu i jest wykorzystywany w interesie rozwoju całego społeczeństwa“.

Również części składowe dochodu narodowego ZSRR mają zasadniczo inną treść niż w krajach kapitalistycznych, gdzie rozpada się on na wartość kapitału zmiennego i wartość dodatkową. Całość wyników pracy produkcyjnej dzieli autor, opierając się na wskazaniach Józefa Stalina na produkt niezbędny, to jest tę część, która musi być wydatkowana na

potrzeby spożycia uczestników produkcji oraz produkt dodatkowy, który przeznaczony jest na akumulację socjalistyczną oraz na utrzymanie nieprodukcyjnych dziedzin działalności państwowej. Natomiast nie istnieje w socjalizmie wartość dodatkowa przywłaszczana sobie przez burżuazję. Cała więc wartość produktu dodatkowego w społeczeństwie radzieckim należy do ludzi pracy i przeznaczona jest dla nich bezpośrednio lub też pośrednio poprzez różne bezpłatne urządzenia kulturalne lub instytucje opieki społecznej.

Jeżeli chodzi o podział dochodu narodowego społeczeństwa socjalistycznego, różni się on w sposób zasadniczy od podziału w społeczeństwie kapitalistycznym. Podczas gdy w społeczeństwie kapitalistycznym podział dochodu narodowego odbywa się żywiołowo, charakteryzując się powstawaniem dochodów kapitalistycznych, niedostępnych dla ludności pracującej jakkolwiek wynikających z jej pracy, to „państwo socjalistyczne wykorzystuje dochód narodowy w interesach nieustannego rozwoju gospodarki socjalistycznej i systematycznego podnoszenia poziomu materialnego i kulturalnego życia narodu, w interesie stopniowego przejścia do komunizmu“. „W społeczeństwie socjalistycznym dochód narodowy ulega planowemu podziałowi pierwotnemu między uczestników produkcji materialnej — robotników, pracowników umysłowych i kołchoźników, przedsiębiorstwa socjalistyczne (państwowe i kołchozowo - spółdzielcze) i państwo socjalistyczne“. Państwo otrzymuje przeważającą część wartości produktu dodatkowego i obraca go „na finansowanie gospodarki narodowej, utrzymanie instytucji socjalnych, kulturalnych i inne potrzeby ludności“. Z tej części dochodu pokrywane są również wynagrodzenia za pracę pracowników dziedzin nieprodukcyjnych.

Widzimy więc, że w socjalizmie zarówno produkcja jak i podział dochodu narodowego jest określony i kierowany przez narodowy plan gospodarczy i wobec tego przebiega planowo.

Z planowości gospodarki wynika stały wzrost dochodu narodowego, gdyż nieznaną jest w tym systemie anarchia produkcji, kryzysy ekonomiczne, bezrobocie, nędza mas i inne sprzeczności gospodarki kapitalistycznej. Autor uzasadnia szeregiem liczb, że wyjątkowo „wysokie tempo wzrostu dochodu narodowego jest prawem ekonomicznym socjalizmu“. Sprawilo ono, że dochód narodowy ZSRR wzrósł na głowę ludności między rokiem 1913 a 1937 przeszło czterokrotnie, podczas gdy w państwach kapitalistycznych nie tylko nie wzrósł, lecz przeciwnie obniżył się. Podstawami szybkiego wzrostu dochodu narodowego są:

- 1) stały wzrost produkcji,
- 2) wzrost kwalifikacji pracowników,
- 3) wzrost ilości zatrudnionych w gałęziach produkcji materialnej,
- 4) wzrost wydajności pracy,
- 5) oszczędność w nakładach materiałowych.

Cechą charakterystyczną wszystkich pięcioletek ZSRR jest potężny rozkwit ekonomiczny, który spowo-

*) Pełne tłumaczenie artykułu zawiera nr 2 Zeszytów Ekonomicznych „Nowych Dróg“.

dował, że już w latach przedwojennych dwie trzecie dochodu narodowego wytwarzane było w przemyśle i budownictwie. W ślad za tym następował szybki rozwój rolnictwa i transportu.

Rozmiary wzrostu dochodu narodowego zależą od ilości zatrudnionych pracowników w produkcji materialnej, gdyż tylko ich praca tworzy nowe wartości, a liczba ta wzrasta w ZSRR corocznie o 1,5 — 2 milionów. W gałęziach produkcji ZSRR zatrudnionych jest przeszło 3/4 całej zdolnej do pracy ludności zatrudnionej poza rolnictwem. W przeciwieństwie do tego np. w Stanach Zjednoczonych w 1939 r. zaledwie 39% ludności było zatrudnione w produkcji, 61% zaś w gałęziach nieprodukcyjnych — z tego 5 milionów ludzi w charakterze służby domowej, a więc więcej niż we wszystkich działach produkcyjnych razem.

Objaw ten tłumaczy dostatecznie słaby wzrost lub nawet spadek dochodu narodowego krajów kapitalistycznych. Przyczynia się do tego jeszcze bezrobocie, które powoduje, że olbrzymia ilość pracy nie jest wykorzystana w tworzeniu dochodu narodowego.

Kraj socjalizmu wolny od bezrobocia tworzy coraz to nowe wartości, a tworzy je tym szybciej, że stale zwiększa się udział wysoko kwalifikowanej siły roboczej w ogólnej liczbie zatrudnionych. Liczba inżynierów wzrosła w ZSRR na przestrzeni 1926 — 1939 — 7,7 razy, agronomów 5 razy, ślusarzy 3,7 razy, traktorzystów 215 razy. W latach powojennych proces podnoszenia kwalifikacji wzmaga się w ZSRR jeszcze bardziej.

Do wzrostu dochodu narodowego przyczynia się również świadomość ludzi pracy, że pracują dla samych siebie, dla społeczeństwa, a nie dla wyzyskiwaczy, dlatego też praca staje się wydajniejsza. Socjalistyczne współzawodnictwo pracy, postęp techniczny i mechanizacja, stosowanie potokowych metod produkcji — wszystko to sprawia, że fizyczny rozmiar wydatkowanej pracy w procesie produkcji, będąc o wiele więcej wydajny niż w państwach kapitalistycznych stwarza większy dochód narodowy.

Wreszcie bardzo ważnym elementem wzrostu dochodu narodowego jest oszczędność nakładów materiałowych. Umocnienie rozrachunku gospodarczego, przyspieszenie obiegu środków obrotowych i lepsze wykorzystywanie środków trwałych prowadzi do obniżenia kosztów produkcji, a w rezultacie do oszczędności w nakładzie pracy i środkach materiałowych, a co zatem idzie do wzrostu dochodu narodowego.

Rosnący dochód narodowy jest wykorzystywany w interesie narodu zgodnie z nauką Stalina, który wskazał, że „podział dochodu narodowego dokonuje się nie w interesie wzbogacenia klas wyzyskujących i ich licznej pasożytniczej czeladzi, lecz w interesach systematycznej poprawy sytuacji materialnej robotników, chłopów i rozszerzenia socjalistycznej produkcji w mieście i na wsi“.

Podczas gdy przed Wielką Rewolucją Październikową masy pracujące stanowiące 84,1% ludności Rosji korzystały tylko z 25% dochodu narodowego, obecnie po zlikwidowaniu resztek wyzyskiwaczy całe 100% dochodu narodowego należy do mas pracujących.

Dochód narodowy w kraju socjalizmu dzieli się na dwa fundusze, a mianowicie fundusz socjalistycznej akumulacji i fundusz spożycia, zgodnie z nauką Mark-

sa, który wskazywał, że oprócz potrażeń z produktu społecznego na odnowienie zużytych środków produkcji, społeczeństwo socjalistyczne powinno z pozostałej części, która stanowi właśnie dochód narodowy, wydzielać przede wszystkim „dodatkową część na rozszerzenie produkcji“ i „fundusz rezerwowy czyli ubezpieczeniowy“. Społeczeństwo socjalistyczne tworzy fundusz akumulacji (nagromadzenia) rozumiejąc, „że nowoczesne społeczeństwo nie może się rozwijać, nie dokonując z roku na rok nagromadzeń, nagromadzać zaś niepodobna, jeśli nie ma z roku na rok reprodukcji rozszerzonej“. (Stalin). „Fundusz ten wydatkowany jest na budownictwo nowych zakładów, fabryk, kopalń, stacji maszynowo - traktorowych, kolei żelaznych, klubów, szkół, szpitali, domów mieszkalnych itd. W ten sposób z sum funduszu akumulacji realizowana jest rozszerzona reprodukcja socjalistycznej własności i we wszystkich dziedzinach budownictwa społeczno-kulturalnego“. Wysokość socjalistycznej akumulacji wynosiła w latach przedwojennych 25 — 27% dochodu narodowego, w latach zaś ostatniej powojennej pięcioletki wyraża się liczbą 27%. Gigantyczny rozmiar tej akumulacji pozwala na olbrzymie roboty inwestycyjne, tworząc podstawę systematycznego wzrostu gospodarki narodowej, a w konsekwencji — systematyczne podnoszenie materialnego i kulturalnego poziomu życia narodu.

Z roku na rok podnoszą się realne dochody ludności miast i wsi. Kilkakrotna obniżka cen od 1947 r. spowodowana poważnym wzrostem dochodu narodowego, osiągniętego na skutek zwiększenia produkcji przemysłowej i rolniczej, prowadzi do wzrastającego dobrobytu mas pracujących, do zwiększonej konsumpcji społecznej, stwarzając dostatnie życie. Jak odmiennie przedstawia się ta sprawa w państwach kapitalistycznych, gdzie główną masę dochodu narodowego przywłaszcza sobie burżuazja. Szereg cyfr przytoczonych przez autora świadczy, że np. w USA burżuazyjna rodzina zabiera sobie 50-krotnie większą część dochodu narodowego od części przypadającej rodzinie robotniczej. Ogromnemu wzrostowi zysków kapitalistycznych odpowiada pauperyzacja ludności pracującej. Autor podaje dane biura statystyki pracy USA, według których najbardziej skąpe minimum życiowe rodziny złożonej z czterech osób wynosiło w r. 1947 — 3.535 dolarów rocznie. Faktyczny średni zarobek roczny takiej rodziny robotniczej wynosił 2.652 dolary. W tym samym czasie około 29 milionów amerykańskich rodzin otrzymało tylko dwa tysiące dolarów. Tak więc ogromną część ludności robotniczej USA nie posiadała środków dla zbilansowania nawet nędznego budżetu rodzinnego. Podobnie przedstawia się sprawa w Wielkiej Brytanii, gdzie stała obniżka realnych płac robotników angielskich zmniejszyła je w 1948 r. do 3/4 poziomu z 1938 r. W ten sposób, doprowadzając klasę robotniczą do absolutnego zubożenia, burżuazja angielska osiąga olbrzymie zyski, około 1,5 razy większe niż przed wojną.

Jeszcze katastrofalniej wygląda sytuacja we Francji, gdzie realna płaca robotnika spadła więcej niż dwukrotnie. Ograbianie klasy robotniczej wzrasta stale na rzecz monopolistów kapitalistycznych, którzy używają przywłaszczony dochód narodowy na cele „pasożytniczej konsumpcji, na wyścig zbrojeń, na utrzymanie burżuazyjnej czeladzi“.

W. B.

PRZEŁADUNEK TOWARÓW PRZY PRZEWOZIE W KOMUNIKACJI MIESZANEJ KOLEJOWO-WODNEJ

W nr 4/1950 miesięcznika „Riecznoj Transport“ prof. W. LACHNICKI stwierdza, iż na skutek braku należytego skoordynowania przy planowaniu przewozów drogami wodnymi i kolejami powstają poważne trudności: ładunki kierowane z dróg wodnych śródlądowych niejednokrotnie długo oczekują na wagony w portach przeładunkowych, w wyniku następuje zahamowanie środków obrotowych w gospodarce narodowej.

Niedociągnięcia organizacyjne przeładunku towarów w portach polegają przeważnie na małym zakresie prac przeładunku, kiedy ładunek trafia bezpośrednio z jednego rodzaju transportu na inny. Jest to sposób najlepszy z punktu widzenia chłonności pracy i kosztów własnych czynności przeładunkowych w porcie. I dla klientów i dla kolej w każdym przypadku wygodniej jest unikać magazynowania towarów, gdyż bezpośredni przeładunek zwiększa zdolność przepustową portów i przystani, zwalniając znaczną ilość siły roboczej i urządzeń przeładunkowych, które mogą być wykorzystane do przyspieszenia wyladunku i naładunku statków i wagonów.

Do opóźnienia tempa przeładunku przyczynia się również niedostateczna rozbudowa urządzeń kolejowych. Np. niewłaściwe rozplanowanie urządzeń portowych, brak stacji rozrządowej, rejonowych grup torów, bocznic itp. w jednych portach, a niedostateczny rozwój tych elementów w innych ograniczają zdolność do wykonywania robót manewrowych w portach, zatrzymują wyciągnięcie wagonów z torów portowych w rejonowe grupy i dalsze przesuwanie ich z rejonu portu do węzła kolejowego.

W pewnych przypadkach wagony muszą przechodzić przy tym przez drogę skomplikowaną z ruchem wstecznym. Często wagony są grupowane według osobnych relacji na torach portowych.

Nie bacząc na silny rozwój mechanizacji urządzeń przeładunkowych, na bezpośredni przeładunek towarów zwracano zbyt mało uwagi. Nastawienie to powinno ulec zmianie z uwagi na mający być zwiększony w najbliższej przyszłości zakres przewozów mieszanych kolejowo - wodnych.

W celu usprawnienia przeładunku towarów prof. LACHNICKI proponuje następujące metody. Przewozy mieszane kolejowo - wodne powinny być organizowane jako transport jednolity, wykonywany według zasadniczych stawek taryfowych, wyzbywając się uprzedzeń co do niemożliwości lub trudności zorganizowania zharmonizowanych potoków ładunków przewożonych kolejami i wodą. Powinna być opracowana jednolita marszruta ładunków, ilość zaś wagonów i tonaż w porcie powinny być zaplanowane odpowiednio do miesięcznych i kwartalnych potoków ładunków. Można to osiągnąć w sposób następujący:

1. Każda grupa wagonów kierowanych z kolei do portu na odpowiednie miejsce ładunkowe powinna być tak zestawiona, aby nie było zbędnych manewrów na liniach prowadzących do nabrzeża i torów odstawczych. W tym celu stosować należy wstępne grupowanie wagonów przed wysłaniem ich do operacyjnej strefy portu; dokonuje się to na osobnych torach, w pobliżu tej strefy.

2. Ilość wagonów n w grupie, kierowanej na tory operacyjne w porcie, powinna być taka, aby wagony mieściły się na torach w zasięgu urządzeń przeładunkowych danego frontu przeładunkowego. Ilość m tych

torów powinna wynikać z równania $m = \frac{nl}{0.8 \alpha}$ gdzie

l — długość wagonu, a α — długość frontu użytkowego na wybrzeżu.

3. Ilość wagonów n w grupie nie powinna przewyższać pojemności frontu przeładunkowego, a ogólny ciężar ładunków znajdujących się w tych wagonach powinien być skoordynowany ze zdolnością przeładunkową urządzeń mechanicznych. Do tego potrzeba, aby środki przeładunkowe, których zdolność przepustowa określa się odpowiednio do dobowej normy statków Rsd , pozwalały na przestawianie wagonów z szybkością, odpowiadającą postojowi wagonów przy operacjach przeładunkowych t_z

$$\text{wówczas } \frac{Rsd}{24} = \frac{nq}{t_z + t_m} \quad (1),$$

gdzie q nośność wagonu,

t_m — czas potrzebny na manewry z podstawieniem wagonów.

Wzór ten odpowiada przypadkowi, gdy mamy jednorodny ładunek na całym froncie operacyjnym. Jeśli zaś będziemy mieli ładunki różnorodne, dla których ustalono różne normy dobowe statków (Rsd) K i różny czas przerabiania jednego wagonu (t_z) K , to wzór stanie się bardziej skomplikowany mianowicie:

$$\frac{\sum (Rsd) K}{24} = \frac{\sum n_k \cdot q_k}{\sum (t_z) k + t_m} \quad (2), \text{ gdzie}$$

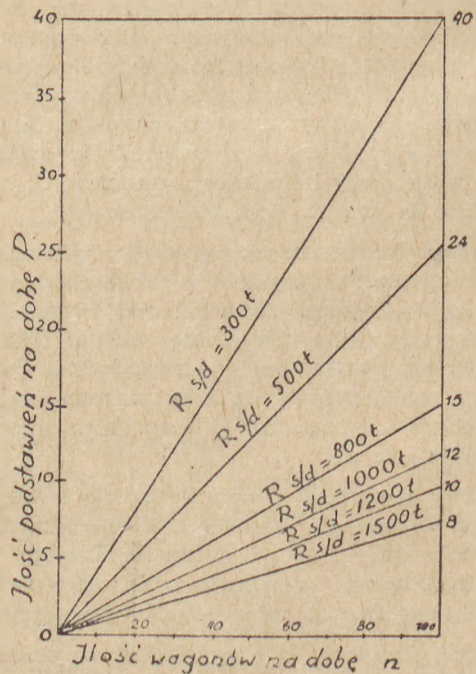
gdzie n_k — ilość wagonów z ładunkiem pewnego rodzaju,

q_k — odpowiadająca im nośność.

Z tego wzoru można wyprowadzić dla szczytowego poziomu przeładunku dobowego w danym rejonie ($\max Q \text{ dob.}$) optymalną ilość podstawień do portu P według wzoru:

$$P = \frac{\max Q \text{ dob.}}{\sum n_k q_k} = \frac{24 Q \text{ dob.}}{\sum (Rsd) k + [\sum (t_z) k + t_m]} \quad (3)$$

Przy wyznaczeniu ilości podstawień (P) z linii kolejowych na tory przestawcze portu, żadnego zatrzy-



Rys. 1

mywania wagonów przy przeładunku ponad czas t_z przy zadanych dobowych normach przybycia statków Rsd nie powinno być.

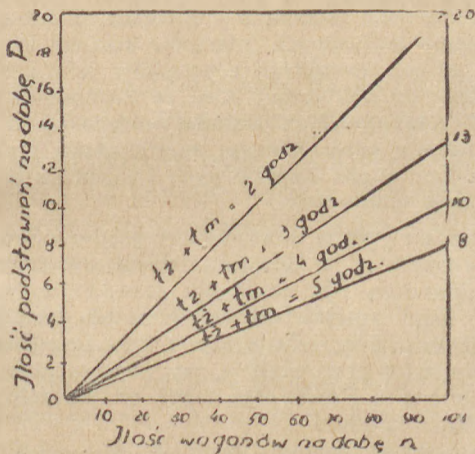
Oprócz zadań organizacyjnych należy zastanowić się również nad stroną gospodarczą zagadnienia.

Trwający bez przerwy dopływ i przetwarzanie wagonów kolejowych wysyłanych bezpośrednio zwalniają port i jego klientów od podwójnego przeładunku. Jednakowoż przy podobnej organizacji ilość przestawień wagonów na dobę może wywołać częstszy przebieg parowozów i wzrost wydatków trakcyjnych, jak to widać na rys. 1 i 2. (Ilość podstawień przy różnych uormach Rsd i przy różnej ilości wagonów może wynosić od 8 do 4).

Zmniejszyć te wydatki można przez:

1) zbliżenie rejonowych grup torów do stref przeładunkowych,

2) użycie przy niedużej ilości wagonów do przetwarzania lekkich lokomotywek spalinowych zamiast zwykłych parowozów manewrowych. Dla zmniejszenia ilości podstawień można jak widać ze wzoru (3) iść również inną drogą: zwiększać zdolność przepustową cumowania w porcie i rozbudowywać urządzenia kolejowe tak w samym porcie jak i na stacji obsługującej



Rys. 2

go. Aby osiągnąć to, należy zbadać dokładnie ogólny układ urządzeń kolejowych w porcie.

Trzeba:

- dokładnie, według ustalonego obrotu ładunków, określić wszystkie elementy urządzeń kolejowych na terenie danego portu i połączenie ich ze stacją rozrządową przed portem, wiążąc je z planem ogólnym węzła kolejowego;
- ułożyć w poszczególnych rejonach portu, możliwie najbliżej do odcinków operacyjnych, grupy torów rejonowych;

- usytuować rejonowe grupy torów bezpośrednio na liniach podejścia do odpowiednich przeładunkowych odcinków portu, w ich pobliżu, aby uniknąć wstecznych zajazdów wagonów nadsyłanych i wycofywanych;
- ułożyć łącznice między stacją rozrządową i rejonowymi grupami torów, jak również pomiędzy tymi grupami i liniami operacyjnymi, łącząc je w sposób racjonalny z drogami bitymi na terenie portu;
- określić według obliczeniowego obrotu ładunków poszczególnych basenów portu ilość przeładunkowych linii, opatrując je w odpowiednią ilość wyjazdów;
- opracować zagadnienie celowego układu urządzeń skrzyżowania dróg żelaznych, bitych i wodnych jak również przejazdów w różnych poziomach.

Przy opracowywaniu tych zagadnień trzeba brać pod rozwagę:

- konieczność możliwego zbliżenia różnych rodzajów komunikacji bez skrzyżowań w jednym poziomie,
- doprowadzenie wagonów kolejowych do burt statków;
- rozmieszczenie rejonowych grup torów możliwie najbliżej do basenów, przeznaczonych dla danych ładunków.

Cała praca usystematyzowania wyposażenia kolejowego w porcie powinna być opracowywana pod kątem widzenia przyszłego rozwoju portu, węzła kolejowego i zagadnień urbanistycznych.

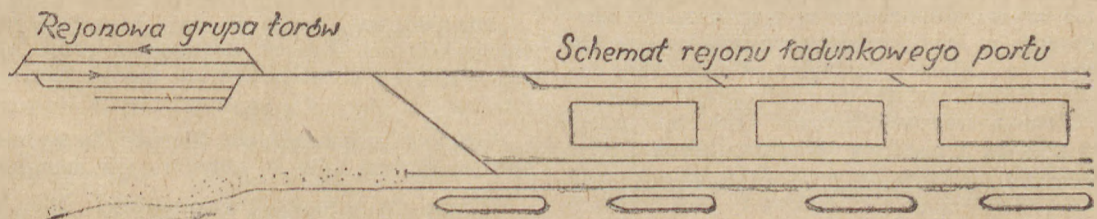
Wielką rolę przy przeładunku towarów odgrywa, rzecz prosta, również ulepszenie samej akcji przeładunku. Należy stosować szeroko szybkościowe metody pracy przeładunkowej, zwracając szczególną uwagę na ich mechanizację. Oto niektóre przykłady.

Przy naładunku zboża i podobnych towarów ładowanych luzem z wagonów na statki trzeba stosować samoczynne urządzenia przeładunkowe, wywrotki, tudzież zwykle mostki równoległe do brzegu i pokrywające barki.

Przy wyładunku zboża, soli i podobnych towarów ze statków bezpośrednio do wagonów pożyteczne są urządzenia pneumatyczne, stałe i przenośne. Używać należy również łopat automatycznych. Trzeba również zwracać uwagę na wydajność dźwigów i stosować osobne zasobniki i inne urządzenia, ułatwiające szybki naładunek wagonów.

Przy wyładunku drobnicy należy szerzej stosować wózki elektryczne i benzynowe.

Ulepszenie organizacji przeładunku w portach rzecznych tudzież wymienione wyżej środki techniczne pomogą do zwiększenia zasięgu mieszanych przewozów kolejowo - wodnych.



Rys. 3

SYTUACJA KOLEJNICTWA W NIEMCZECH ZACHODNICH

Sytuacja kolei w Niemczech Zachodnich pogorszyła się na skutek ostrej walki konkurencyjnej z transportem samochodowym tak dalece, że ostatnio mówi się już urzędowo o kryzysie kolejnictwa. Władze odpowiedzialne za ten kryzys próbują wydostać się z niego przez podwyższanie taryf przewozowych, przez masową redukcję personelu i przez skrócenie czasu pracy. Wszystkie te środki prowadzą jednak do dalszego zaostrzenia sytuacji gospodarczej kolei i do pogorszenia położenia pracowników.

Monopolisci amerykańscy potrafili zręcznie wyzyskać dla swoich planów ten kryzys kolejowy, umyślnie przez nich spowodowany. Ich prawdziwym celem jest reprivatyzacja kolei należących do państwa.

Politycy zachodnio-niemieccy, podtrzymujący podział Niemiec, popierają te dążenia Amerykanów, licząc na to, że zainwestują oni swoje dolary w „Towarzystwie Kolei Związkowych“. Koleje Niemiec Zachodnich mają posłużyć jako zastaw. Dlatego też dąży się do sprzedaży kolei. W prasie oficjalnej mówi się otwarcie, że milionami ukrytymi w kolejnictwie należy zainteresować zagraniczne sfery finansowe.

Zamiary takie popiera również wielki przemysł zachodnio - niemiecki w nadziei, że wkłady kapitału amerykańskiego zwiększą zainteresowanie monopolistów amerykańskich Niemcami Zachodnimi. Dlatego też przemysłowcy zbojkotowali rozpisaną w 1948 r. pożyczkę na odbudowę kolei, która dała w ostatecznym wyniku kwotę niewspółmiernie małą w stosunku do zadłużenia kolei, wynoszącego 600 mln marek.

Ani sfery finansowe, ani przemysłowe nie dały kolei potrzebnych środków finansowych, ponieważ tak monopolisci amerykańscy, od których są oni zależni, jak i oni sami dążą do reprivatyzacji kolei.

Wzajemny stosunek głównych środków komunikacji w Niemczech Zachodnich po drugiej wojnie światowej może być wyrażony w odsetkach jak następuje:

przewozy samochodowe	— 45%
„ kolejowe	— 45%
żegluga śródlądowa	— 10%

Podczas gdy w Niemieckiej Republice Demokratycznej przewozy regulowane są centralnie wg planu odpowiadającego potrzebom odbudowy gospodarczej, w Niemczech Zachodnich dzięki „pomocy“ planu Marshalla wytworzył się chaos gospodarczy, który nie tylko nie przeżył kryzysu, lecz jeszcze więcej zaostrzył go m. in. w dziedzinie komunikacji. Bezplanowy wwóz amerykańskich samochodów wytworzył konkurencję między koleją a transportem samochodowym, która doprowadziła do takiego groteskowego stanu, że transport samochodowy w Niemczech Zachodnich dysponuje obecnie daleko większą zdolnością przewozową niż koleje.

Rozwój kryzysu na kolejach zachodnio-niemieckich jest skutkiem nie tylko polityki popierającej rozłam Niemiec, lecz i więzów gospodarczych Niemiec Zachodnich z krajami uczestniczącymi w planie Marshalla. Dlatego też kryzys gospodarczy w tych krajach, łącznie z kryzysem w ich przedsiębiorstwach transportowych, obejmuje i Niemcy Zachodnie. Gospodarka deficytowa na kolejach państw marshallowskich stała się już zagadnieniem nierozwiązalnym. Tak np. koleje angielskie pracują z rocznym deficytem 250 mln marek niemieckich, francuskie — z deficytem 25 mld franków, szwajcarskie — z deficytem 35 mln franków szwajcarskich; we Włoczech, Belgii, Austrii i Danii subwencje dla kolei są stałym zwyczajem.

Na stan finansowy kolei zachodnio - niemieckich wpłynęła też w znacznej mierze utrata przewozów

tranzytowych do ZSRR, Polski i Czechosłowacji i w ogóle tranzyt Wschód — Zachód, który nie może być wyzyskany z rozkazu władz okupacyjnych anglo-amerykańskich.

Jeżeli na tle wytworzonej sytuacji gospodarczej przyjrzeć się polityce personalnej Zarządu Głównego Kolei Zachodnio - Niemieckich, to okazuje się, że nawrócił on do starych metod kapitalistycznych przy zwalczaniu kryzysów, metod sprowadzających się do redukcji robotników i urzędników. Środki te pozostały jednak bez skutku.

Polityka personalna Zarządu Głównego Kolei Zachodnio - Niemieckich jest dowodem tego, że kryzys „Kolei Związkowych“ jest kryzysem oddzielnych Niemiec Zachodnich, spowodowanym umyślnie przez dążenia amerykańskich kapitalistów i pomagających im niemieckich przemysłowców. Ciężary wynikające ze świadomie robionych trudności finansowych muszą ponosić pracownicy kolejowi w postaci zmniejszonych zarobków i wzmoczonego wyzysku. Po reformie walutowej stan ilościowy personelu „Kolei Związkowych“ zmniejszono w okresie od czerwca 1948 r. do października 1949 r. o 71 000 pracowników.

Przedstawiciele amerykańskich monopolii nie są jednak zadowoleni ze wstępnej działalności zmierzającej do rozbicia kolei zachodnio - niemieckich. Ich dążenie do robienia zyskowych interesów kosztem zaniedbywania potrzeb socjalnych robotników oraz zwiększenia zależności politycznej Niemiec Zachodnich od finansjery amerykańskiej znalazło ostatnio wyraz m. in. w odrzuceniu przez komisję amerykańską projektów elektryfikacji Kolei Związkowych i zaleceniu stosowania trakcji spalinowej.

Zrozumiałe jest, że amerykańscy producenci naftowi zainteresowani są w dostawie swoich wyrobów kolejom niemieckim i w uzyskaniu przez to wpływu na dalsze losy kolejnictwa w Niemczech Zachodnich. W związku z tym zalecona jest dalsza redukcja od 50.000 do 80.000 pracowników, reprivatyzacja warsztatów kolejowych i podwyżka taryf, w szczególności za przejazdy robotnicze.

Wprowadzenie w życie środków zalecanych przez amerykańskich „rzeczoznawców“ trwa od dłuższego czasu. Już dawno minister związkowy zapowiedział, że zatrudnieni na kolejach zachodnio - niemieckich będą musieli ponieść jeszcze wiele ofiar i wielu z nich będzie musiało stracić pracę. Podkreślił on również konieczność podwyższenia taryf przewozowych.

Kolejarze w Niemczech Zachodnich nie będą jednak oczekiwali beczynnym na dalsze ataki imperialistów, lecz skupiają się wokół programu, wysuniętego przez Front Narodowy Niemiec Demokratycznych, który m. in. domaga się:

„...jedności Niemiec i odwołania wszystkich władz okupacyjnych,

...uwolnienia przedsiębiorstw niemieckich od kapitałów anglo-amerykańskich i francuskich imperialistów,

...zdecydowanej walki ze stale wzrastającym wyzyskiem ludności Niemiec Zachodnich przez właścicieli zagranicznych koncernów i ich niemieckich pomocników“.

Uzdrowienie gospodarcze Niemiec Zachodnich może być rozwiązane tylko w ramach ogólnoniemieckich.

Dążenie do jedności i niezawisłości Niemiec leży więc w interesie każdego kolejarza niemieckiego.

(Der Verkehr nr 9 — 1950)

W. N.