PRZEGLĄD KOMUNIKACYJNY

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY ZAGADNIENIOM OGÓLNYM KOMUNIKACJI

CZASOPISMO RESORTU KOMUNIKACJI

3 (69) MARZEC 1951

PLAN KOMUNIKACJI W PIERWSZYM ROKU SZEŚCIOLATKI WYKONANY

Ogłoszony w dniu 18 stycznia br. komunikat Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego o wykonaniu Narodowego Planu Gospodarczego w roku 1950 podaje według tymczasowych danych wyniki wykonania zadań planu w zakresie komunikacji.

Jak wynika z opublikowanych liczb, plan przewozów towarowych wszystkimi środkami komunikacji (koleje, żegluga śródlądowa, komunikacja samochodowa i lotnicza) wykonany został w r. 1950 w 107%, przy czym przewozy wzrosły o 20% w porównaniu z r. 1949.

Koleje normalnotorowe wykonały plan przewozów towarowych w 105% przekraczając poziom przewozów z r. 1949 o 14%. Wykonanie przez kolejarzy z nadwyżką zadań w zakresie przewozów osiągnięte zostało przede wszystkim przez przyspieszenie obrotu wagonu towarowego; najważniejszy wskaźnik techniczno-eksploatacyjny PKP, tj. współczynnik obrotu wagonów poprawiony został o 5% w stosunku do 1949 r. (plan przewidywał polepszenie o 1,7%). Nastąpiła również znaczna poprawa innych podstawowych wskaźników techniczno-eksploatacyjnych PKP. Przeciętna szybkość handlowa wzrosła w porównaniu z r. 1949 w ruchu towarowym o 8%, w ruchu osobowym o 4%. Zużycie węgla na tysiąc brutto-tono/km obniżyło się o 3%. Wydajność pracy na pracownika eksploatacyjnego PKP (na kolejach normalnotorowych) zwiększyła się ponad 8% w porównaniu z r. 1949 (plan ustalał wzrost o 5,7%).

Przewozy towarowe Państwowej Komunikacji Samochodowej wyniosły 379% przewozów z r. 1949 (według planu przewozy towarowe PKS miały osiągnąć 163,6% w porównaniu z r. 1949). Przewozy osobowe PKS wzrosły o 68% w stosunku do r. 1949 (plan ustalał wzrost o 47,3%). Długość obsługiwanych przez PKS linii wzrosła w porównaniu z r. 1949 o 21%.

W zakresie żeglugi śródlądowej roczny plan przewozów towarowych nie został przez resort komunikacji wykonany. Jedną z przyczyn niewykonania planu było skrócenie okresu nawigacyjnego wskutek wyjątkowo niskiego stanu wody na Odrze i Wiśle. Przewozy towarowe w żegludze śródlądowej wzrosły jednak o 5% w stosunku do r. 1949.

Powyższe liczby mówią o chlubnych osiągnięciach szerokich mas pracowników transportu polskiego w walce o przedterminowe wykonanie planu na rok 1950. Dzięki ofiarnej pracy naszych kolejarzy i transportowców niemal we wszystkich dziedzinach zaczęliśmy drugi rok Planu 6-letniego komunikacji jeszcze przed końcem 1950 r. Osiągnięte dotychczas wyniki pozwalają nam jeszcze energiczniej wzmóc walkę o przedterminowe wykonanie Planu 6-letniego.

Obok osiągnięć mamy również do zanotowania szereg braków i błędów, zarówno ujawnio-

nych w toku wykonania planu jak i tych, które wykryje i oświetli szczegółowa analiza pracy przedsiębiorstw komunikacyjnych w roku ubiegłym, przeprowadzona na podstawie szczegółowych materiałów statystycznych i sprawozdawczości finansowej. Krytycznej ocenie wykonania planu komunikacji na rok 1950 — obok analizy osiągnięć i popularyzacji rozwijających się w ub. r. przodujących metod pracy naszego transportu — poświęci „Przegląd Komunikacyjny" szereg artykułów w następnych numerach. Jednakże już teraz można i należy zasygnalizować niektóre zagadnienia, które — wydaje się — są jednymi z najważniejszych przy ocenie wykonania planu ubiegłego roku.

Trzeba przede wszystkim stwierdzić, że najtrudniejszy okres pracy transportu kolejowego, próba jego sprawności — przewozy jesienne — uwieńczony został w 1950 r. bezsprzecznym sukcesem. Dzięki przezwyciężeniu błędnych i szkodliwych tendencji niektórych planistów kolejowych, dzięki skorygowaniu w porę zaplanowanych za nisko wskaźników eksploatacyjnych, a przede wszystkim zdolności załadunkowej (zdolności produkcyjnej) — PKP w okresie przewozów jesiennych przewiozły o 7,5% więcej towarów niż w r. 1949 i to przewiozły o wiele sprawniej, bez żadnych zakłóceń i trudności. Szereg nowych i skutecznych środków organizacyjno-technicznych, zastosowanych w tegorocznej kampanii przewozów jesiennych, powinien być przedmiotem dalszej analizy techniczno - ekonomicznej, w wyniku której ustalone zostałyby na przyszłość najlepsze, najekonomiczniejsze metody organizacji przewozów jesiennych. Z drugiej strony na tle dotychczasowych doświadczeń trzeba nadal usprawniać środki zmierzające do przezwyciężania nadmiernej koncentracji przewozów w okresach szczytowego natężenia ruchu.

Wyniki wykonania przez PKP w r. 1950 planu w zakresie podstawowych wskaźników eksploatacyjno-technicznych wskazują na duże rezerwy, jakie tkwią jeszcze w eksploatacji naszego transportu kolejowego, które mogą być wykorzystane przez szersze stosowanie marszrutyzacji przewozów, walkę o zwiększenie regularności biegu pociągów, zastosowanie nowoczesnych metod organizacji ruchu kolejowego, szersze i sprawniejsze stosowanie przodujących sposobów eksploatacji, utrzymania i naprawy parowozów i wagonów. Należy jak najprędzej wyciągnąć wnioski z doświadczeń ubiegłego roku, który był w pewnym sensie przełomowym, jeśli chodzi o inicjatywę przodujących maszynistów i ruchowców w zakresie nowych form walki o poprawę wskaźników eksploatacyjno-technicznych. Inicjatywie tej muszą natychmiast wyjść na spotkanie prace badawcze naszych kolejowych techników i ekonomistów, którzy powinni pomóc w uogólnieniu i rozpowszechnieniu nowych, przodujących metod pracy.

Łączy się z tym zagadnienie skutecznej i planowej walki o obniżenie kosztów własnych, zwiększenie wydajności pracy, zmniejszenie jednostkowego zużycia materiałów. W tej dziedzinie doświadczenia roku 1950 powinny być przedmiotem szczególnie wnikliwej analizy i szerokiej dyskusji.

Mimo niewątpliwego postępu w zakresie upowszechnienia systemu oszczędnościowego, samo zagadnienie obniżki kosztów własnych komunikacji nie zostało w ubiegłym roku dostatecznie opracowane, a szereg osiągnięć przodujących wykonawców czeka jeszcze na odpowiednie naświetlenie ekonomiczne.

Wyniki wykonania planu na rok 1950 przez Państwową Komunikację Samochodową (b. wysokie przekroczenie planu) świadczą o konieczności podniesienia na wyższy poziom naszego planowania w tej dziedzinie i usprawnienia koordynacji przewozów. Metody pracy, planowanie i organizacja naszego młodego transportu samochodowego nie nadążają za burzliwym rozwojem przewozów samochodowych. Najważniejszym zadaniem naszym na tym odcinku będzie ustalenie na tle dotychczasowych doświadczeń szczegółowych koncepcji i planu rozwoju PKS i odpowiednio mobilizujące, technicznie i ekonomicznie uzasadnione planowanie pracy tego przedsiębiorstwa.

Osiągnięcia komunikacji w r. 1950 są wynikiem twardej, ofiarnej pracy szerokich mas kolejarzy i transportowców, tak szeroko i powszechnie stosujących już przodujące doświadczenia transportowców i kolejarzy Związku Radzieckiego. Ekonomiści i technicy komunikacyjni powinni z doświadczeń wykonania planu na rok 1950 wyciągnąć wnioski do opracowania jak najskuteczniejszych, najoszczędniejszych metod realizacji wielkich zadań Planu Budowy Podstaw Socjalizmu w Polsce.

Mgr JAN WŁODARCZYK

ROZRACHUNEK GOSPODARCZY I JEGO ZASTOSOWANIE W PRZEDSIĘBIORSTWACH KOMUNIKACYJNYCH

Autor w artykule omawia historię kształtowania się zasad rozrachunku gospodarczego w ZSRR i Polsce oraz określa jego charakterystyczne cechy. W części drugiej artykułu przytoczone są specjalne właściwości transportu, utrudniające przeprowadzenie rozrachunku gospodarczego w formie wypracowanej dla przemysłu. W zakończeniu autor przytoczył krótki opis rozrachunku gospodarczego przedsiębiorstw resortu komunikacji.

Rozrachunek gospodarczy jako metoda planowego kierowania przedsiębiorstwami socjalistycznymi został wykształcony w ZSRR i należy obecnie do zasadniczych i dostatecznie zdefiniowanych pojęć ekonomiki socjalistycznej.

Trzeba jednak zwrócić uwagę, że pojęcie to wykształcone zostało w Związku Radzieckim w ciągu lat poprzez wiele doświadczeń i ulegało ewolucji, poczynając już od przejściowego okresu budowy państwa socjalistycznego, a znalazło pełną formę i ostateczny wyraz w ustroju socjalistycznym, opartym na planowaniu. W tej też fazie rozwojowej pojęcie to uzyskało obecną nazwę jako „chozjawstwiennyj rasczot", czyli w skrócie „chozrasczot".

W początkowym okresie przejściowym, w okresie N. E. P., pojęcie rozrachunku gospodarczego było powszechnie utożsamiane z tzw. „rozrachunkiem handlowym", albo z „zasadami kupieckimi" i w tym okresie mówiąc o gospodarce przedsiębiorstw państwowych, autorzy i prawodawca mówili o ich przejściu „na podstawy handlowe".

Lenin w uchwale C. K. Rosyjskiej Partii Komunistycznej z dnia 12 stycznia 1922 r. w sprawie roli i zadań związków zawodowych w warunkach nowej polityki ekonomicznej pisał, że przejście przedsiębiorstw państwowych na rozrachunek gospodarczy „oznacza, w warunkach dopuszczonej i rozwijającej się wolności handlu, przejście przedsiębiorstw państwowych w znacznej mierze na podstawy handlowe".

W tym okresie przez podstawy czy też zasady handlowe rozumiano zagadnienie samowystarczalności przedsiębiorstw, co w okresie N. E. P. miało zasadnicze znaczenie dla gospodarki budżetowej państwa, dążącego do zerwania z systemem powszechnego dotowania przedsiębiorstw państwowych.

W miarę jednak poprawy sytuacji gospodarczej Związku Radzieckiego samowystarczalność okazała się niedostatecznym bodźcem i na czoło zagadnień gospodarczych wysunęła się sprawa osiągania zysku z działalności gospodarczej, a w dalszej konsekwencji postulat akumulacji.

W tym czasie (r. 1923) mówi się już, że przedsiębiorstwa państwowe „działają na zasadach rozrachunku handlowego dla osiągnięcia zysku".

W dalszym rozwoju w okresie, jaki nastąpił po zlikwidowaniu kapitalizmu w ZSRR i po przejściu gospodarki narodowej na system gospodarki planowej, pojęcie rozrachunku gospodarczego uzyskuje nową treść i mówi się już wtedy o „rozrachunku handlowym zgodnie z planowymi zadaniami". Naturalnie przyjęcie tego określenia nie oznacza zerwania z postulatem zysku, a oznacza jedynie zerwanie z płytkim pojęciem rentowności przedsiębiorstwa. Mogą bowiem zachodzić przypadki, że państwo prowadzi pewne przedsiębiorstwa czy przedsiębiorstwo świadomie i celowo na podstawie zatwierdzanych planów deficytowo, ze względu na ogólny interes państwowy, co nie wyłącza jednak faktu pozostawania przedsiębiorstwa na rozrachunku gospodarczym. Nawet bowiem tego typu przedsiębiorstwa wygospodarowane oszczędności mają do swojej dyspozycji, podczas gdy przekroczenia pogarszają ich sytuację gospodarczą.

System i termin „rozrachunek gospodarczy" został ostatecznie utrwalony i naukowo zdefiniowany w ZSRR w okresie pełnej socjalistycznej gospodarki planowej polegającej na wykonywaniu planowych zadań przez przedsiębiorstwo, zainteresowane materialnie w wykonaniu tych zadań z nadwyżką.

Dawne terminy „rozrachunku czy zasad handlowych" zostały ostatecznie zarzucone.

Nauka radziecka, podkreślając znaczenie i rolę rozrachunku gospodarczego jako bodźca do oszczędnego produkowania i do zwiększania rentowności przedsiębiorstw, podnosi równocześnie jego znaczenie jako narzędzia do rozwijania i przyśpieszenia socjalistycznej akumulacji. W tym stanie rzeczy rozrachunek gospodarczy będzie więc mógł być stosowany wszędzie tam, gdzie możliwe jest stosowanie akumulacji, a więc z natury rzeczy we wszystkich przejawach działalności gospodarczej.

Tu należy zwrócić uwagę na dalsze konsekwencje tego założenia. Mianowicie w tym stanie rzeczy przedsiębiorstwo socjalistyczne jest organizacją gospodarczą, realizującą w sposób konsekwentny wszystkie te warunki, które umożliwiają wprowadzenie w życie zasad roz-

rachunku gospodarczego. Tego znowu celem jest przyśpieszenie akumulacji socjalistycznej.

Analizując w dalszym ciągu zadania przedsiębiorstwa socjalistycznego należy stwierdzić, że jego celem będzie osiąganie jak największego produktu dodatkowego, a więc i rozszerzenie socjalistycznej reprodukcji. To zadanie przedsiębiorstwa socjalistyczne wykonują za pomocą rozrachunku gospodarczego, który w ten sposób staje się bodźcem do oszczędnego produkowania, do obniżania kosztów produkcji i do stałego zwiększania rentowności przedsiębiorstwa.

Wypracowane przez autorów radzieckich definicje rozrachunku gospodarczego w wielu przypadkach różnią się w samym ujęciu między sobą, a to dlatego, że autorzy definiując rozrachunek gospodarczy, uwydatniają pewne jego cechy i przyjmują je jako podstawę swojej definicji.

Tak np. **Fedosiew** w swym artykule w „Prawdzie" z dn. 4.III.1949 r. podaje, że „chozrasczot jest metodą planowego kierowania przedsiębiorstwami socjalistycznymi, metodą gospodarki socjalistycznej, zapewniającą wykonanie planów państwowych z możliwie najmniejszym nakładem środków materiałowych i pieniężnych". W definicji swej autor podkreśla jedną z zasadniczych dźwigni ekonomicznych wzrostu socjalistycznej produkcji, jaką jest walka o obniżenie kosztów wytwórczości, prowadzona przez Związek Radziecki. Autorzy **I. Aberhaus** i **I. Dukor** podają inną definicję rozrachunku gospodarczego, a mianowicie: „Rozrachunek gospodarczy jest taką metodą zarządzania uspołecznioną gospodarką, która z jednej strony zapewnia inicjatywę gospodarczą każdemu indywidualnemu przedsiębiorstwu i stwarza jego materialne zainteresowanie w wykonaniu zadań planowych, a z drugiej strony wprowadza — za pośrednictwem systemu planowych umów gospodarczych — wzajemną kontrolę poszczególnych odcinków jednolitej planowej gospodarki i umożliwia dyscyplinę wykonania planu przez majątkową odpowiedzialność każdego przedsiębiorstwa za przestrzeganie tych umów".

W tej definicji autorzy podkreślają niezmiernie charakterystyczną i ważną cechę rozrachunku gospodarczego, a mianowicie samodzielność operacyjno-gospodarczą przedsiębiorstwa w ramach planu i płynącą stąd jego odpowiedzialność za pełne wykonanie planu.

Prof. **A. A. Afanasiew** w swej definicji rozrachunku stwierdza znów, że „istota rozrachunku gospodarczego polega na współmierności nakładów i wyników działalności gospodarczej", a więc zwraca uwagę na efekty finansowe działalności gospodarczej przedsiębiorstwa, działającego na rozrachunku gospodarczym.

W zasadzie jednak autorzy radzieccy na ogół zgadzają się, że zasadniczymi cechami przedsiębiorstwa pozostającego na pełnym rozrachunku gospodarczym będą:

1) osobowość prawna,
2) wyposażenie we własne środki obrotowe z prawem posiadania konta rozrachunkowego w Banku Państwa,
3) praca na podstawie umów gospodarczych z organizacjami zaopatrzeniowymi i z odbiorcami produkcji,
4) prawo przedsiębiorstwa do dysponowania częścią osiąganej nadwyżki w celu poprawy kulturalnego i materialnego bytu zespołu pracowników,
5) kontrola przy pomocy rubla ze strony systemu finansowego i kredytowego w zakresie przestrzegania przez przedsiębiorstwo zasad rozrachunku gospodarczego,
6) samodzielny bilans przedsiębiorstwa.

W dalszym rozwoju zasad rozrachunku gospodarczego w ZSRR zaistniała potrzeba stworzenia pewnych warunków dla kontroli działalności gospodarczej wewnątrz wielkich przedsiębiorstw. Na tym tle powstał i rozwinął się cały system rozrachunku gospodarczego zwany wewnętrznym rozrachunkiem gospodarczym, polegający na tym, że pewne działy, zakłady itp. otrzymują określoną samodzielność, przy czym pośród uprawnień tej samodzielności brak będzie jednak zawsze osobowości prawnej, którą mogło posiadać tylko przedsiębiorstwo.

W wewnętrznym rozrachunku gospodarczym rozróżnia praktyka i teoria radziecka wewnętrzny pełny i wewnętrzny ograniczony rozrachunek gospodarczy.

Zagadnienie rozrachunku gospodarczego w obecnej postaci w Polsce zostało sformułowane po raz pierwszy w początkach roku 1949. Do tego okresu w zarządzeniach o tworzeniu przedsiębiorstw oraz w odpowiednich statutach przedsiębiorstw używano powszechnie określenia, że „przedsiębiorstwo prowadzone jest na zasadach gospodarki handlowej". Ostateczna zmiana terminologii w ustawodawstwie nastąpiła w r. 1950, przy czym punktem zwrotnym w tej dziedzinie były dwie uchwały Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 1950 r. Jedna w sprawie zasad organizacji finansowej i systemu finansowego przedsiębiorstw państwowych, objętych budżetem centralnym, oraz druga w sprawie wstępnych wytycznych do zasad budżetu Państwa na 1951 r.

Dalszym pogłębieniem zasad pierwszych dwu uchwał była uchwała KERM z dn. 12 maja 1950 r. w sprawie struktury organizacyjnej przedsiębiorstw przemysłu kluczowego centralnych zarządów i zjednoczeń, która w zasadzie zawiera wytyczne nowej organizacji wszystkich bez wyjątku przedsiębiorstw uspołecznionych. Ta nowa organizacja ma za zadanie zapewnienie jak najlepszych warunków funkcjonowania rozrachunku gospodarczego w przedsiębiorstwie.

Należy zwrócić uwagę, że uchwały Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 1950 r. dotyczą tyl-

ko przedsiębiorstw państwowych objętych budżetem centralnym, pomijają natomiast wszystkie przedsiębiorstwa objęte budżetami terenowymi, o których mówi uchwała Rady Ministrów z dnia 6 września 1950 r. w sprawie zasad organizacji finansowej i systemu finansowego przedsiębiorstw podlegających władzom terenowym.

Uchwały Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia rozróżniają dwie zasadnicze grupy przedsiębiorstw, mianowicie przedsiębiorstwa budżetowe i przedsiębiorstwa pozostające na rozrachunku gospodarczym.

Przedsiębiorstwa budżetowe to takie przedsiębiorstwa, „których charakter działalności uzasadnia uniezależnienie wydatków od dochodów" oraz „wykonujących wyłącznie funkcje kierownictwa, koordynacji, planowania, nadzoru lub kontroli w stosunku do podległych im przedsiębiorstw lub zakładów".

Natomiast przedsiębiorstwami pozostającymi na rozrachunku gospodarczym zgodnie z § 11 uchwały z dn. 17 kwietnia 1950 r. będą przedsiębiorstwa, które:

1) korzystają w wykonywaniu zadań planowych z pełnej operacyjnej samodzielności,
2) wchodzą w wykonaniu tych zadań w stosunki umowne z innymi przedsiębiorstwami i organizacjami,
3) prowadzą pełną rachunkowość, sporządzając pełny samodzielny bilans i rachunek wyników,
4) posiadają samodzielne rachunki w banku finansującym,
5) korzystają bezpośrednio ze środków planu inwestycyjnego,
6) rozliczają się bezpośrednio z budżetem Państwa,
7) korzystają z innych uprawnień, przewidzianych w przepisach szczegółowych.

Uchwała wymieniając kolejno charakterystyczne cechy rozrachunku gospodarczego podkreśla, że tylko przedsiębiorstwo posiadające wszystkie te cechy będzie pozostawało na pełnym rozrachunku gospodarczym.

W dalszym ciągu uchwała z 17 kwietnia wprowadza dwa nowe pojęcia: pojęcie pełnego wewnętrznego i ograniczonego wewnętrznego rozrachunku gospodarczego w przypadku, jeżeli przedsiębiorstwo posiada charakter wielozakładowy.

Zakłady przedsiębiorstwa, pozostające na pełnym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym, prowadzą swoją gospodarkę na tych samych zasadach jak i przedsiębiorstwo, natomiast zakłady na ograniczonym rozrachunku gospodarczym nie korzystają z jednego lub więcej uprawnień wymienionych w § 11 uchwały.

Należy jednak stwierdzić, że sformułowanie rozrachunku gospodarczego przyjęte w uchwale jest niewystarczające, gdyż nie podaje i nie określa zasadniczej różnicy między przedsiębiorstwem, pozostającym na pełnym rozrachunku gospodarczym a jego zakładem pozostającym również na pełnym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym.

Należy przypuszczać, że przy określaniu różnicy wchodzą w grę momenty tylko ściśle prawne. Zakład mianowicie, będąc częścią przedsiębiorstwa nie może posiadać osobowości prawnej i nie może zawierać umów we własnym imieniu z innymi przedsiębiorstwami przy wykonaniu planów gospodarczych.

W resorcie Ministerstwa Komunikacji, którego przedsiębiorstwa włączone zostały do systemu finansowego dopiero z dniem 1.I.1950 r.*), zasady rozrachunku gospodarczego, po przejściowym okresie roku 1950, znalazły pełny wyraz w organizacji finansowej na rok 1951, przy uwzględnieniu naturalnie specyfiki zwłaszcza przedsiębiorstw usługowych i transportowych.

W zasadzie więc zastosowanie zasady rozrachunku gospodarczego w resorcie komunikacji znajduje pełny wyraz w tym, że przedsiębiorstwa typu produkcyjno - przemysłowego stosują albo w najbliższej przyszłości będą stosować w całej rozciągłości zasady rozrachunku gospodarczego, jakie zostały ogólnie wytyczone dla podobnych przedsiębiorstw resortów przemysłowych. Zgodnie z tym założeniem przedsiębiorstwa produkcyjne pozostają na pełnym rozrachunku gospodarczym, ich większe zakłady na pełnym wewnętrznym, a mniejsze na ograniczonym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym. W zasadzie przyjmuje się pełny wewnętrzny rozrachunek gospodarczy zakładów wytwórczych jako stadium przejściowe w drodze do zupełnego ich usamodzielnienia i do nadania im osobowości prawnej przedsiębiorstw.

Tą drogą rozwojową powinien więc zdążać rozwój rozrachunku gospodarczego takich przedsiębiorstw, jak np. przedsiębiorstwo Stocznie Rzeczne, którego zakłady tzw. stocznie główne poprzez wewnętrzny rozrachunek gospodarczy ograniczony, a następnie pełny wewnętrzny, powinny w najbliższej przyszłości przejść na pełny rozrachunek gospodarczy jako samodzielne jednostki o osobowości prawnej przedsiębiorstw.

Równocześnie i poszczególne ogniwa przytoczonego dla przykładu przedsiębiorstwa, a więc różne stocznie pomocnicze, warsztaty itp. powinny być wprowadzane na ograniczony wewnętrzny rozrachunek gospodarczy, gdyż na co należy tu zwrócić uwagę, zgodnie z doświadczeniami przeprowadzonymi w Związku Radzieckim, rozrachunek gospodarczy wprowadzony do oddziałów fabrycznych, brygad itp. jest jednym z najważniejszych narzędzi umożliwiających:

1) wprowadzenie prawidłowej akcji oszczędnościowej,
2) obniżenie kosztu własnego produkcji,
3) podniesienie rentowności,
4) wzrost wewnętrznej zakładowej akumulacji.

*) Patrz art. mgr E. Berca Przegl. Kom. nr 1/51.

Z tego względu organizując rozrachunek gospodarczy większych zakładów, które mają w przyszłości uzyskać albo pełną prawną samodzielność, albo tylko samodzielność bilansową, nie należy zapominać o przenoszeniu na ograniczony wewnętrzny rozrachunek gospodarczy jednostek składowych zakładu włącznie do brygad, sekcji itp.

W odróżnieniu od przedsiębiorstw wytwórczych przemysłowych, przedsiębiorstwa transportowe, a zwłaszcza koleje, posiadają takie specjalne cechy gospodarcze, które nie pozwalają na automatyczne zastosowanie zasad organizacji rozrachunku gospodarczego obowiązujących w przemyśle.

Do tych specyficznych właściwości ustroju gospodarczego transportu przede wszystkim będzie należała odmienna organizacja samego przedsiębiorstwa, które działa nie na przestrzeni mniej lub więcej zamkniętej (huta, kopalnia, fabryka), ale obejmuje wiele zakładów rozrzuconych na znacznej przestrzeni. Nawet gdybyśmy uważali za przedsiębiorstwo dyrekcję okręgową KP, to i tak okaże się, że tego rodzaju przedsiębiorstwo posiada zakłady pracy, rozrzucone na przestrzeni większej aniżeli województwo.

Konsekwencją znów tej właściwości jest właściwość następna polegająca na tym, że produkcja usług nie jest ześrodkowana pod jednym dachem ani ogrodzona parkanem, ale odbywa się na znacznej przestrzeni, przy czym proces produkcji trwa nieprzerwanie i praca każdego pośredniego zakładu jest tylko częścią pewnego łańcucha czynności, przyśpieszających wykonanie planu przewozu.

Tego rodzaju współzależność pracy zakładów wymaga znów daleko posuniętej centralizacji: rozkazodawstwa, planowania przewozów osób i towarów, a nawet naładunku i wyładunku towarów oraz czynności dyspozytorskich.

Następna cecha charakterystyczna transportu polega na tym, że chociaż transport stanowi samoistną gałąź wytwórczości, to jednak nie wytwarza nowego materialnego produktu. Produktem transportu jest tylko samo przesunięcie towaru i ludzi, zmiana ich miejsca bez naruszenia treści nadanego do przewozu ładunku, co jest zasadniczym warunkiem prawidłowego przewozu. Praca transportu jest organicznie związaną z całą planową produkcją i obrotem towarów w gospodarce narodowej. Z tego zaś względu przy organizowaniu i planowaniu transportu, zwłaszcza transportu kolejowego, trzeba brać pod uwagę nie tylko właściwości ustrojowe i potrzeby kolei, ale również właściwości ustrojowe i potrzeby gospodarstwa narodowego obsługiwanego przez transport. Znajomość tego gospodarstwa, prawidłowa ocena jego wagi gatunkowej jest warunkiem prawidłowej organizacji przewozu w gospodarce planowej, co ma znów ogromny wpływ na przyśpieszenie środków obrotowych w gospodarce narodowej.

Dalszą, ale również ważną właściwością transportu, odróżniającą go od przemysłu, jest fakt podkreślony w „Kapitale" przez K. Marksa, że efekt pracy transportu „nie istnieje jako odmienna od tego procesu rzecz użytkowa...". Efekt pracy transportu nie może być przerobiony na taki czy inny gotowy produkt, lecz przestaje istnieć z chwilą zaprzestania procesu wytwórczego. Fakt braku gotowego produktu po zakończeniu procesu produkcji w połączeniu z faktem, że czynności wytwórcze transportu nie kończą się w ściśle nakreślonych granicach, w konsekwencji odbija się na budowie systemu finansowego, a zwłaszcza na organizacji gospodarki przedsiębiorstw na zasadach rozrachunku gospodarczego

Przy układaniu systemu finansowego i rozrachunku gospodarczego przedsiębiorstw transportowych należy uwzględnić z tego powodu specjalną kontrolę finansową dochodów i rozchodów, nawet już w czasie trwania produkcji, a zwłaszcza specjalny sposób rozrachunku dochodów i kosztów pomiędzy poszczególnymi jednostkami pozostającymi na rozrachunku gospodarczym. Zagadnienia te występują w bardzo ostrej formie w przedsiębiorstwie PKP, we wzajemnych stosunkach jego jednostek, gdzie brak gotowego produktu, wytworzonego w ściśle zakreślonych granicach, utrudnia w bardzo znacznym stopniu określenie wartości produkcji danego okręgu kolejowego w ogólnej produkcji określonego rodzaju usług. Należy również zwrócić i na to uwagę, że pobranie pieniędzy za przewóz przez kasę kolejową określonego okręgu kolejowego nie jest równoznaczne z prawem dysponowania całą sumą jako własnym dochodem. Podział tego dochodu pomiędzy uczestników produkcji może nastąpić dopiero po zakończeniu procesu przewozu i to po dokonaniu dość skomplikowanych obliczeń i rozliczeń.

Trzeba tu podkreślić, że te wymienione i inne jeszcze niewymienione właściwości transportu, które trudno omówić w jednym krótkim artykule, w przemyśle nie istnieją w ogóle, a w przedsiębiorstwach transportowych, w szczególności zaś na kolei mają wybitny wpływ na organizację rozrachunku gospodarczego.

Przedsiębiorstwo transportowo - spedycyjne PKS, ze względu na krótkość przewozów samochodowych w Polsce oraz ze względu na bardziej uproszczoną organizację przewozów i bardziej uproszczoną procedurę inkasowania wpływów i zarachowania kosztów, było w stanie zastosować w szerokim zakresie zasady rozrachunku gospodarczego przy organizacji gospodarki wszystkich większych zakładów pracy, mimo zastrzeżeń omówionych wyżej. I tak na pełnym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym pozostają dyrekcje okręgowego PKS, a na ograniczonym wewnętrznym—ekspozytury i warsztaty naprawcze. Na rozrachunek gospodarczy nie zostały jeszcze wprowadzone tylko takie jednostki, jak: stacje i stacje obsługi, magazyny, samochody, brygady itp.

Należy jednak sądzić, że w miarę ulepszania organizacji własnej rachunkowości przedsiębiorstwo będzie mogło już w najbliższej przy-

szłości te jednostki terenowe prowadzić na ograniczonym rozrachunku gospodarczym, a dyrekcje okręgowe jako jednostki o osobowości prawnej — na pełnym rozrachunku gospodarczym, natomiast ekspozytury prowadzone będą jako jednostki pozostające na pełnym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym.

Przedsiębiorstwo PLL „Lot" w roku 1950 traktowane jako przedsiębiorstwo jednozakładowe, w r. 1951 będzie prowadziło na ograniczonym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym warsztat naprawczy i komórkę zaopatrzenia materiałowego. Należy jednak stwierdzić, że nic nie stoi na przeszkodzie, aby na ograniczony wewnętrzny rozrachunek gospodarczy nie mogły być przeniesione takie jednostki, jak: porty lotnicze, samoloty, brygady itp.

W żeglugowym przedsiębiorstwie transportowym, tj. w Państwowej Żegludze Śródlądowej w chwili obecnej na pełnym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym pozostają tylko oddziały w Warszawie i Wrocławiu. Stan ten należy uznać jednak za nie wystarczający i należy dążyć do pogłębienia rozrachunku gospodarczego przez rozciągnięcie jego zasad na działalność gospodarczą takich jednostek jak porty, holowniki, barki itp.

Odrębnego i specjalnego omówienia wymaga organizacja rozrachunku gospodarczego na PKP tak ze względu na wielkość przedsiębiorstwa jak zwłaszcza ze względu na jego specyfikę, utrudniającą zastosowanie zasad rozrachunku gospodarczego, bez uprzedniej w wielu przypadkach zmiany dotychczas obowiązującej organizacji czy przestarzałych przepisów finansowo - gospodarczych itp.

Należy również podkreślić, że wyżej omówione właściwości transportu w przedsiębiorstwie kolejowym odgrywają wybitną rolę przy organizacji systemu finansowego i zapoznanie ich mogłoby spowodować niepowetowane straty zamiast spodziewanych korzyści, płynących ze stosowania zasad rozrachunku gospodarczego.

Te wszystkie wyżej omówione względy spowodowały, że w przedsiębiorstwie PKP w chwili obecnej pozostają na pełnym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym tylko dyrekcje okręgowe Kolei Państwowych, WKD i warsztaty mechaniczne (produkcyjne), a na wewnętrznym ograniczonym rozrachunku gospodarczym wszelkiego typu większe warsztaty i zakłady produkcyjne (nasycalnie, zakłady graficzne).

Nowoczesne więc zasady gospodarowania polegające na stosowaniu zasad rozrachunku gospodarczego obce są ogromnej ilości zakładów kolejowych liniowych, przewyższających niejednokrotnie wielkością pracy i ilością pracowników samodzielnie przedsiębiorstwa przemysłowe czy handlowe.

Należy jednak pamiętać, że rozrachunek gospodarczy, jak podkreśla prof. **A. A. Afanasjew** w swoich „Zasadach Sporządzenia Bilansu" — „polega na współmierności nakładów i wyników działalności gospodarczej", a więc na bezustannym porównywaniu efektów pieniężnych produkcji po stronie kosztów i po stronie realizacji (dochodów). Niemożliwość prawidłowego uchwycenia jednego z elementów (albo kosztów, albo dochodów) może być powodem zasadniczych trudności w zastosowaniu zasad rozrachunku gospodarczego zakładu, jeżeli nie uniemożliwi ich zastosowania.

Jedna z głównych właściwości transportu był podkreślony wyżej brak produktu gotowego, wytworzonego w miejscu ściśle określonym i ograniczonym murem czy parkanem, jak to ma miejsce w przemyśle. Brak tego produktu, utrudniając rozrachunek kosztów i dochodów dużych jednostek kolejowych, w małych jednostkach rozrachunek ten w zasadzie uniemożliwia, zwłaszcza jeśli idzie o dochody. Fakt ten zmusza kolej do poszukiwania specjalnych wskaźników obrachunkowych, określających pracę jednostek usługowych kolejowych i koszt tej pracy, które równocześnie stanowiłyby dochód danego zakładu. Aby jednak te wskaźniki obrachunkowe odgrywały właściwą rolę, nie mogą one mieć wartości przypadkowych, ale wartości zbliżone do rzeczywistych kosztów, społecznie usprawiedliwionych.

Ponieważ ogromna większość zakładów kolejowych takich jak stacje kolejowe, stacje rozrządowe, ekspedycje itp. nie może się wykazać gotowym wytworzonym produktem, zachodzi potrzeba wypracowania dla tych jednostek wyżej omówionych wskaźników.

Ten fakt utrudnia więc, trzeba to podkreślić, w b. znacznej mierze przeprowadzenie na rozrachunek gospodarczy bardzo wielu zakładów kolejowych. Nie należy jednak sądzić, aby fakt ten uniemożliwiał kolei przejście na zasady nowoczesnego gospodarzenia.

Już obecnie PKP mogą przeprowadzać doraźnie na ograniczony wewnętrzny rozrachunek gospodarczy te jednostki, w których łatwiej można uchwycić produkt produkcji transportu, a więc: parowozownie, stacje rozrządowe, oddziały drogowe i elektrotechniczne, duże ekspedycje, zasobownie, apteki, szpitale itp. jednostki pracy.

W każdym bądź razie należy podkreślić, że zagadnienie zastosowania w gospodarce kolejowej zasad rozrachunku gospodarczego jest zagadnieniem o ogromnej doniosłości, jedynie umożliwiającym prawidłową i nowoczesną gospodarkę, ale też zagadnieniem, którego pełne zastosowanie będzie wymagało znacznego nakładu pracy i upływu pewnego czasu.

Jeżeli chodzi o przedsiębiorstwa wykonawstwa inwestycyjnego i przedsiębiorstwa produkcyjne resortu komunikacji, to obecnie na pełnym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym w ramach tych przedsiębiorstw pozostają poszczególne oddziały. W najbliższej przyszłości należy jednak dążyć, aby zasady rozrachunku gospodarczego znalazły zastosowanie również w poszczególnych zakładach i ich częściach, w kierownictwach budów itp. przez przenoszenie tych jednostek na wewnętrzny ograniczony rozrachunek gospodarczy, przy zastosowaniu

w ich gospodarce pełnej rachunkowości (samodzielny bilans, rachunek wyników).

Przedsiębiorstwo PBP „Orbis" ze względu na specjalne warunki pracy, w jakich znalazło się jako przedsiębiorstwo usługowe, przystąpiło właściwie dopiero w końcu r. 1950 do organizowania gospodarki swych zakładów na zasadach rozrachunku gospodarczego. Aby zagadnienie to było możliwe w ogóle do rozwiązania, należało zorganizować osobne jednostki organizacyjne, tj. dyrekcje okręgowe, które pozostając na pełnym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym przejęły całą działalność usługową, jak sprzedaż biletów, obsługę turystyczną, wczasów itp. placówek terenowych. Poza tym wydzielono hotele z restauracjami na pełny wewnętrzny rozrachunek i podporządkowano je bezpośrednio centrali „Orbisu". Również i działalność wagonów sypialnych i restauracyjnych ujęto w jednostkę wchodzącą bezpośrednio w skład centrali „Orbisu", a pozostającą na ograniczonym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym.

Należy podkreślić, że i w tym przedsiębiorstwie, pogłębiając zasady rozrachunku gospodarczego, należy dążyć do przenoszenia jednostek oddolnych, takich jak oddziały, ośrodki wypoczynkowe itp. na wewnętrzny ograniczony rozrachunek gospodarczy, co pozwoli wreszcie przedsiębiorstwu na określenie rentowności i uchwycenie kosztów własnych.

W przedsiębiorstwach tego typu, jak Kolejowe Zakłady Gastronomiczne lub Wydawnictwa Komunikacyjne stosowane są w zasadzie te same podstawy rozrachunku gospodarczego, jakie są stosowane w odpowiednich i pokrewnych przedsiębiorstwach innych resortów.

Podsumowując w zakończeniu osiągnięcia resortu Ministerstwa Komunikacji w dziedzinie przeorganizowania gospodarki przedsiębiorstwa na zasadach rozrachunku gospodarczego, należy stwierdzić, że mimo znacznych trudności spowodowanych prowadzeniem gospodarki do 1.I.1950 r. przeważnie na starych zasadach gospodarki kapitalistycznej, oraz mimo trudności wywołanych brakiem doświadczenia i odpowiednich kadr zwłaszcza rachunkowych, rozwój i organizacja rozrachunku gospodarczego poszła we właściwym kierunku. Naturalnie doświadczenia poczynione w tej mierze przez Związek Radziecki pozwoliły zwłaszcza w dziale transportu na uniknięcie nieodzownych w takich przypadkach perturbacji.

Inż. TADEUSZ SOKOŁOWSKI

CELE I ZADANIA SPRAWOZDAWCZOŚCI STATYSTYCZNEJ W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM

Umożliwienie pracy konstruktywnej i planowanej autor przedstawia jako cel sprawozdawczości, podkreślając znaczenie kontroli ostatecznego efektu ekonomicznego.

W artykule rozpatruje się: metodę sporządzania sprawozdań z pracy przewozowej i zużycia paliw taboru samochodowego, która opiera się na dodawaniu powtarzających się rubryk zawartych w dokumencie podstawowym zwanym kartą drogową oraz system sprawozdawczości. System ten polega na zbieraniu sprawozdań wykonanych przez liczne zakłady pracy (gospodarstwa samochodowe) przez najbliższe terytorialnie Rady Narodowe w celu sporządzania sprawozdań zbiorczych. Zbiorcze sprawozdania zbierają kolejno Wojewódzkie Rady Narodowe i sporządzają sprawozdania z pracy całego taboru na terenie województwa, przesyłając je do Ministerstwa Komunikacji. Oprócz sprawozdań terenowych powstają równolegle sprawozdania w pionie branżowym. Metoda i system, opisane w artykule, stanowią zadanie sprawozdawczości statystycznej w transporcie samochodowym.

„Żadna praca konstruktywna, żadna praca na terenie gospodarki państwowej, jak i żadna praca planowana jest nie do pomyślenia bez dokładnej sprawozdawczości..." (J. W. Stalin na XIII Zjeździe WKP(b)).

Słowa te określają cel sprawozdawczości. Celem jej jest umożliwienie pracy konstruktywnej. Zadaniem sprawozdawczości jest systematyczne zbieranie danych, mogących być drogowskazem przy ustalaniu założeń do planowania. Jasne jest, że sprawozdawczość spełni swój cel, jeśli wywiąże się z zadania w sposób dokładny, to jest w taki sposób, który umożliwi zebranie prawdziwych danych.

Zadanie sprawozdawczości wyraża się ostatecznie kontrolą efektu ekonomicznego z wykonania planowanych zadań. Instrumentem do wykonywania tej kontroli jest sprawozdawczość finansowa czyli buchalteria, oparta na znanych powszechnie dokumentach pierwotnych oraz sprawozdawczość statystyczna, oparta na dokumentach pierwotnych, różnych pod względem

formy i sposobów ujęcia w różnych dziedzinach transportu, lecz zasadniczo podobnych co do ich treści. Tematem tego artykułu będzie tylko sprawozdawczość statystyczna.

Ważna rola, jaką spełnia transport samochodowy w gospodarce narodowej, wymaga stworzenia jednolitej metody i systemu sprawozdawczości statystycznej. Zadanie to należy postawić w pierwszym rzędzie kluczowych zagadnień z zakresu tej dziedziny transportu. Bez właściwego rozwiązania tego zadania nie może być wykonywana praca k o n s t r u k t y w n a i planowa, gdyż tylko na podstawie prawdziwej i d o k ł a d n e j sprawozdawczości statystycznej staje się możliwe ujawnienie niewykorzystanych rezerw i tzw. „waskich gardeł" w transporcie samochodowym. Dla lepszego zrozumienia decydującego znaczenia poruszanego zagadnienia należy jasno zdawać sobie sprawę z właściwości charakteryzujących transport samochodowy.

Niczym nie skrępowana możność używania wszelkich dróg i to nie tylko publicznych w miastach i międzymiastowych, lecz również takich jak tereny budowlane, leśne itp., a zatem brak zagadnień wynikających z powiązania taboru z drogą, różnorodność jednostek taborowych i wreszcie zdolność przystosowywania się do potrzeb transportowych tak w miejscu jak i czasie, są przyczyną tego, że jako forma organizacyjna przeważa w tej dziedzinie transportu transport nieregularny dla potrzeb własnych właściciela taboru. Taka forma organizacyjna — odmienna od przeważającej w innych dziedzinach transportu formy przewozu publicznego — powoduje trudności przy ujęciu transportu samochodowego w ramy gospodarki planowej. Wyjątek w tym względzie stanowią przedsiębiorstwa przewozu publicznego na samodzielnym rozrachunku gospodarczym stanowiące jednak mniejszość. Gospodarka większością taboru samochodowego, pozostającego na wyłącznych usługach dla potrzeb własnych, nie jest wydzielona z ogólnej gospodarki właściciela taboru. Wydzielenie jej, zwłaszcza w zakresie sprawozdawczości finansowej, jest bardzo trudne ze względu na rozdrobnienie taboru pracującego „w rozsypce", która jest konsekwencją wyżej wspomnianych, zasadniczych właściwości tego rodzaju transportu. Sprawozdawczość statystyczna z pracy przewozowej, zaopatrzenia w materiały eksploatacyjne i z utrzymania taboru w stanie gotowości technicznej (obsługa zapobiegawcza i naprawy) jest trudna do usystematyzowania przede wszystkim z powodu istnienia wielkiej ilości karłowatych gospodarstw samochodowych.

Doświadczenia Związku Radzieckiego spowodowały w 1948 r. uchwałę Rady Ministrów o uporządkowaniu sprawozdawczości statystycznej. Wyrazem tej uchwały było przede wszystkim wprowadzenie jednolitego pierwotnego dokumentu sprawozdawczego z pracy przewozowej i zaopatrzenia w paliwo dla wszystkich gospodarstw samochodowych posługujących się samochodami do przewozu towarów. W końcu 1948 r. Ministerstwo Komunikacji przystąpiło do prac przygotowawczych mających na celu stworzenie metody i systemu sprawozdawczości statystycznej, które obowiązywałyby cały tabor uspołeczniony. Po otrzymaniu w połowie 1949 r. wzorów radzieckich, przystąpiono do szczegółowego opracowania projektu jednolitej sprawozdawczości statystycznej. Pierwszym krokiem w kierunku realizacji zamierzeń było wprowadzenie jednolitych kart drogowych zarządzeniem Ministra z 5. 12. 49 r. Drugim — wprowadzenie, zarządzeniem Ministra z 19. 10. 50 r., kart eksploatacyjnych dla poszczególnych pojazdów samochodowych, stanowiących miesięczne zestawienia wyników według kart drogowych. Wprowadzenie obowiązku prowadzenia miesięcznych kart eksploatacyjnych oddzielnie dla każdego pojazdu samochodowego umożliwia sporządzanie miesięcznych sprawozdań z pracy przewozowej i zużycia paliw całego taboru znajdującego się we władaniu każdego zakładu pracy, który jest obowiązany do wydawania kart drogowych. W ten sposób, korzystając z doświadczeń poczynionych w Związku Radzieckim, położono u nas fundament pod system jednolitej sprawozdawczości z pracy przewozowej i zużycia paliwa całego taboru samochodowego uspołecznionego.

Metoda jednolitej sprawozdawczości polega na prostym dodawaniu danych sprawozdawczych, które są zapisywane na karcie drogowej przez dysponujących naładunkiem i wyładunkiem pojazdów towarowych pod kontrolą kierowcy i w miarę wykonywania poszczególnych jazd. Zapisy takie wykonane w ciągu trwania dnia roboczego zestawia się natychmiast po zakończeniu pracy pojazdu na tejże karcie drogowej w rubrykach jak poniżej:

Wzór 1

W Y N I K I P R A C Y																	
Godziny						Ilość jazd z ładunkiem	Przebieg km			Przewóz ton		Prace tono km		Zużycie paliwa			
W pracy	W ruchu	W postoju z przyczyn:			Ogółem		Ogółem	W tym z przyczepami	W tym z ładunkiem	Ogółem	W tym na przyczepach	Ogółem	W tym na przyczepach	Wg norm	Rzeczywiście	Oszczędność	Przekroczenie
		Załadowanie	Usterek techniczn.	Innych													
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18

Wynik dnia roboczego zawiera sprawozdania: a) z wykorzystania znanej ładowności pojazdu (przewóz i ilość jazd z ładunkiem), b) z szybkości eksploatacyjnej (przebieg w ciągu godzin pracy pojazdu), c) z szybkości technicznej (przebieg w czasie jazdy pojazdu), d) z średniej odległości przewozu (przebieg z ładunkiem i ilość jazd ładownych), e) z wykorzystania przebiegu (przebieg ładowny i przebieg ogółem). Obok sprawozdania z pracy przewozowej prowadzi się na tej samej dziennej karcie drogowej sprawozdanie z zużycia podstawowego materiału eksploatacyjnego to jest z zużycia paliwa, a to dlatego, że zużycie paliwa zależne jest nie tylko od sprawności technicznej pojazdu, ale i od warunków pracy. Warunki te mogą zmieniać się w każdej z poszczególnych jazd. Różne wskaźniki techniczne drogi, ewentualne zastosowanie przyczepy i stopień wykorzystania ładowności pojazdu mogą spowodować znaczne różnice w zużyciu paliwa na jednostkę przebiegu. Różnice te muszą być dokładnie udokumentowane zapisami na karcie drogowej, aby dać możność uzasadnienia dziennego średniego zużycia paliwa i natychmiastowego zastosowania środków zaradczych w razie przekroczenia norm zużycia.

Prawdziwość sprawozdawczości statystycznej zależna jest od staranności i umiejętności wykonywania zapisów na karcie drogowej. Odpowiedzialność za prawdziwość zapisów ciąży na kierowcy. Dokładność sprawozdawczości statystycznej zależna jest od sumiennego opracowania wyników dnia roboczego według wyżej podanego wzoru 1 i dokładnego wpisania ich co dzień do takich samych rubryk pod właściwą datą na karcie eksploatacyjnej. W dalszym ciągu — od dokładnego dodania ich na karcie eksploatacyjnej po upływie miesiąca, zsumowaniu jednakowych rubryk, dotyczących jednakowych pojazdów (lub podobnych pod względem właściwości techniczno - ekonomicznych) i wniesieniu ich do znów takich samych rubryk na arkuszu sprawozdawczym z pracy przewozowej całego taboru stanowiącego gospodarstwo samochodowe danego zakładu pracy, który wydawał karty drogowe.

Wzór 2. Rubryki miesięcznej karty eksploatacyjnej

Dzień m-ca	Karta drogowa Nr	Przyczepy Nr Nr	W Y N I K I P R A C Y																	
			Godziny						Ilość jazd z ładunk.	Przebieg km			Przewóz ton		Praca tono km		Zużycie paliwa			
			pracy	ruchu (jazdy)	w postoju z przyczyn			Ogółem		ogółem	w tym z przyczep.	w tym z ładunk.	ogółem	w tym na przyczep.	ogółem	w tym na przyczep.	wg norm	rzeczywiste	oszczędność	przekroczenie
					z braku ładunku	użytecz. techn.	innych													
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
1																				
do 31																				
	RAZEM																			

Przeniesienie zapisów z wzoru 1 do takich samych rubryk wzoru 2 polega tylko na przepisywaniu pod właściwą datą i na właściwej karcie eksploatacyjnej. W celu uniknięcia pomyłek praca ta powinna być wykonana natychmiast po zestawieniu wyników dnia roboczego na dziennej karcie drogowej pojazdu.

Wzór 3. Rubryki miesięcznego sprawozdania z pracy taboru

Lp	GRUPY POJAZDÓW	W ostatnim dniu		W okresie			Godziny						Ilość jazd z ładunkiem	Przebieg km			Przewóz ton		Praca tono km	
		Ilość aut	Ładowność	Dni posiadania	W tym brak pracy	Dni pracy	W pracy	W ruchu	w postoju z przyczyn:					Ogółem	W tym z przyczepami	W tym z ładunkiem	Ogółem	W tym na przyczepach	Ogółem	W tym na przyczepach
									Zaopatrzenie	Usterek techn.	Innych	Ogółem								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21

Wyniki miesięcznych kart eksploatacyjnych poszczególnych pojazdów przenosi się w końcu każdego miesiąca na 2 arkusze sprawozdawcze. Jednym jest sprawozdanie z pracy przewozowej taboru, do którego wchodzą sumy danych zawartych w rubrykach kart eksploatacyjnych odnoszące się, stosownie do osobnej instrukcji, do jednakowych pojazdów lub też grup jednakowych pojazdów, a ponadto: ilość pojazdów według inwentarza na ostatni dzień miesiąca sprawozdawczego wraz z ich nominalną ładownością oraz wozodni w ciągu okresu sprawozdawczego. Ilości wozodni w posiadaniu, w pracy i w postoju z braku pracy wynikają z kart eksploatacyjnych. Dla ujęcia wozodni przyczep prowadzi się oddzielnie kontrolę ich pracy na podstawie prostego formularza, na którym odznacza się co dzień wyjazd przyczep do pracy. Drugim miesięcznym arkuszem sprawozdawczym jest sprawozdanie z zużycia paliw przez cały tabor. Jest ono sporządzane na podstawie danych zapisanych w miesięcznych kartach eksploatacyjnych,

a pochodzących, jak poprzednio wspomnieliśmy, z wyników pracy poszczególnych dziennych kart drogowych. Do tego celu służą oddzielne wzory, które uwzględniają pięć rodzai paliw używanych do napędu pojazdów samochodowych oraz specjalny skorowidz ułatwiający grupowanie pojazdów według paliw: (są nimi: mieszanka benzynowa, olej gazowy, gazy sprężone ziemne i hutnicze, drewno do gazowania i energia elektryczna. W razie zastosowania u nas w przyszłości samochodów z silnikiem parowym uzupełnienie sprawozdania paliwami spalanymi pod kotłem nie będzie przedstawiało trudności).

Jak to jest widoczne z wzorów 1, 2 i 3, szereg jednych i tych samych rubryk powtarza się w jednakowym porządku poczynając od „wyników pracy pojazdu" na dziennej karcie drogowej, przez miesięczną kartę eksploatacyjną jednego pojazdu, aby pojawić się wreszcie na miesięcznym sprawozdaniu z pracy taboru.

Dalszy przebieg sprawozdawczości będzie polegał na dodawaniu rubryk zawartych w miesięcznym sprawozdaniu pracy taboru, posługując się zawsze tym samym wzorem 3. Podobnie w celu sporządzenia sprawozdań z zużycia paliwa większych jednostek, posiadających większą ilość gospodarstw samochodowych (czyli poszczególnych taborów), należy posługiwać się odpowiednimi wzorami.

W sposób wyżej opisany, z codziennych zapisów na kartach drogowych przez dodawanie tych samych rubryk, mogą powstać sprawozdania z pracy przewozowej i zużycia paliwa taborów dowolnej wielkości włącznie do całego taboru uspołecznionego.

Sprawozdanie statystyczne z pracy całego taboru uspołecznionego powinno być zestawiane oddzielnie dla każdej z niżej wymienionych grup użytkowników. Ma to na celu umożliwienie obserwacji poszczególnych form organizacyjnych w transporcie samochodowym. Grupować zatem należy w oddzielne sprawozdania pracę przewozową wykonywaną przez:

a) publicznych przewoźników towarów z podziałem na przewoźników państwowych (PKS) i koncesjonowanych,
b) przewóz towarów własnym taborem,
c) kolektywny przewóz podróżnych autobusami przez przewoźników publicznych z uwzględnieniem przewoźnika państwowego (PKS) i przewoźników koncesjonowanych,
d) kolektywny przewóz osób w miastach i ruchu podmiejskim, jeżeli jest wykonywany przez te same przedsiębiorstwa.

Ponadto mogą być wykonywane skrócone sprawozdania z ilości godzin pracy pojazdów i wykonanego przebiegu przez tabor osobowy (z ewentualnym uwzględnieniem taksówek) i przez tabor specjalny nie służący ani do przewozu osób, ani towarów, lecz tylko do przewozu różnych urządzeń trwale połączonych z samochodem na różne miejsca pracy, jak na przykład różne pogotowia techniczne na samochodach (w tym pożarnicze), przewoźne warsztaty, ambulatoria lekarskie, biblioteki itp. O wydajności roboczej samochodów specjalnych, które są zmotoryzowanymi maszynami lub urządzeniami, decyduje praca wykonywana przez maszynę lub urządzenie trwale połączone z samochodem, a nie praca samego samochodu. Sprawozdania z pracy przewozowej tego taboru są interesujące tylko z punktu widzenia wykonanych przebiegów, których funkcją jest zużycie materiałów eksploatacyjnych, ilości napraw i czynności obsługowych.

Spełniając warunek dokładności zapisów oraz dodawania tych samych rubryk na właściwych wzorach i przy zachowaniu przepisanych terminów składania sprawozdań, opisana krótko metoda może spełnić swe zadania. Zadaniem tym, jak przytoczyliśmy na wstępie, będzie dostarczenie prawdziwych danych statystycznych pochodzących od licznych, różnorodnych i rozsypanych po całym terenie kraju zakładów pracy (gospodarstw samochodowych) obowiązanych do prowadzenia dokumentów pierwotnych, to jest kart drogowych. Spełnione zadanie umożliwi „konstruktywną pracę na terenie gospodarki państwowej", a w szczególności „pracę planowaną".

System jednolitej sprawozdawczości z pracy przewozowej całego uspołecznionego taboru samochodowego i zaopatrzenia go w paliwa polega na zebraniu wyżej krótko opisanych sprawozdań z pracy poszczególnych taborów przez Wydziały Komunikacyjne najbliższych terytorialnie Rad Narodowych. W przyszłości zbiornicą sprawozdań powinny być Powiatowe Rady Narodowe. Obecnie, prócz Miejskich Rad Narodowych większych miast, będących oczywiście największymi skupiskami pojazdów samochodowych, najbliższymi terenowo będą bezpośrednio Wojewódzkie Rady Narodowe. Ze względu na to, że dokładność sprawozdawczości będzie tym większa, im mniejsze będą jednostki terytorialne, zbierające sprawozdania od poszczególnych gospodarstw, należy dążyć do stworzenia Wydziałów Komunikacyjnych lub równorzędnych jednostek organizacyjnych przy Powiatowych Radach Narodowych. Zadaniem Wydziałów Komunikacyjnych będzie:

a) sporządzanie sprawozdań terytorialnych przez dodawanie rubryk wzoru 3 na arkuszach sprawozdawczych, zawierających te same wzory oraz sporządzanie w analogiczny sposób zbiorczych sprawozdań z zużycia paliw,
b) analiza sprawozdań wpływających od zakładów pracy. Analiza ta może odbywać się wyrywkowo, jednak natychmiast po otrzymaniu sprawozdań (wzór 3 i odpowiedni wzór dotyczący zużycia paliw). Wspomniana wyżej analiza sprawozdań odbywa się przez sprawdzanie według instrukcji wskaźników techniczno - ekonomicznych, wynikających z poszczególnych sprawozdań (wzór 3) i porównywanie ich z normami ustalonymi przez Ministerstwo Komunikacji.

Zadaniem Wydziałów Komunikacyjnych przy Wojewódzkich Radach Narodowych będzie spo-

rządzanie zbiorczych sprawozdań, posługując się zawsze tym samym wzorem 3 i odpowiednim wzorem dla zużycia paliw. Sprawozdania te powstają drogą dodawania zawsze tych samych rubryk ze sprawozdań już nie poszczególnych zakładów pracy, lecz miast wydzielonych i powiatów. W ten sposób sporządzone sprawozdania terytorialne, z uwzględnieniem form organizacyjnych transportu przez odpowiednie grupowanie przewozów publicznych i własnych powinno otrzymać Ministerstwo Komunikacji w celu analizy w sposób wyżej wspomniany oraz sporządzenia sprawozdań, obejmujących cały tabor uspołeczniony, zgrupowany według wyżej wspomnianych form organizacyjnych.

Dla przeprowadzania analizy sprawozdań tabor samochodowy powinien być podzielony na grupy pojazdów. Podział ten powinien przede wszystkim dzielić pojazdy według paliw, a następnie według najbardziej zasadniczych właściwości technicznych i ekonomicznych. Oczywiście, że takie grupowanie pojazdów pozwala na wydzielenie w oddzielną grupę tych pojazdów, które stanowią trzon taboru uspołecznionego. Oddzielną grupę powinny stanowić samochody i oddzielnie ciągniki produkcji własnej. Ponadto oddzielnie powinny być analizowane wyniki pracy przewozowej i zużycie paliw niektórych samochodów importowanych, które stanowią lub powinny stanowić znormalizowany tabor importowany.

System sprawozdawczości jednolitej przewiduje wykonywanie przez poszczególne zakłady pracy sprawozdań według wzoru 3 i odpowiednich sprawozdań z zużycia paliw w 3 egzemplarzach, z których jeden pozostaje w zakładzie pracy, drugi przeznaczony jest, jak wyżej opisaliśmy, dla najbliższej terytorialnie Rady Narodowej, a trzeci — dla bezpośrednio przełożonej władzy.

Referaty transportowe jednostek przełożonych powinny sporządzać z dwu otrzymanych od zakładów pracy sprawozdań (z pracy przewozowej i zużycia paliw) jedno zbiorcze sprawozdanie skrócone i przesyłać je dla celów porównawczych swym władzom resortowym.

W ten sposób obok pionu terytorialnego, który moglibyśmy nazwać pionem fachowym, powstaje pion branżowy. Ostateczne wyniki obydwu pionów powinny być jednakowe, co świadczyłoby o dokładności w wykonaniu poszczególnych wzorów. Oczywiście że nic nie stoi na przeszkodzie przeprowadzania studiów analitycznych również w pionie branżowym. Prócz analizowania sprawozdań przez fachowy pion terytorialny (Rady Narodowe) powtórna analiza byłaby ze wszech miar pożądana. Odnosi się to zwłaszcza do przedsiębiorstw publicznego przewozu, który byłby obserwowany nie tylko przez własne fachowe organa, jak na przykład Ekspozytury i Dyrekcje Okręgowe PKS, ale również i przez fachowe jednostki analizujące sprawozdania w Radach Narodowych.

Metoda analizy poszczególnych sprawozdań według wzoru 3 przewiduje wyprowadzenie, przez wykonywanie prostych działań arytmetycznych (posługując się wynikami sprawozdań), następujących wskaźników dla taboru towarowego tj. dla samochodów ciężarowych i ciągników z przyczepami

— długość dnia roboczego w godz.
— wydajność robocza w t/godz. pracy pojazdu
— szybkość eksploatacyjna w km/godz. pracy pojazdu
— promień pracy (odległość jednej jazdy ładownej) w km
— średni czas naładunku i wyładunku jednego pojazdu w min.
— szybkość techniczna w km/godz. jazdy pojazdu łącznie z przystankami, wynikającymi z właściwości poruszania się pojazdów bezszynowych na drogach ziemnych
— współczynnik wykorzystania taboru
— „ „ przebiegu
— „ „ ładowności

Normy, z którymi powinno się porównywać wyniki analizy sprawozdań z pracy przewozowej, są oparte na normach radzieckich. Normy te mogą ulec aktualizacji dopiero po powołaniu do życia Instytutu Naukowo-Badawczego Transportu Samochodowego, który by mógł ustanawiać normy wydajności roboczej na podstawie doświadczeń wykonywanych w ośrodkach badawczych.

Przedstawione w skrócie: metoda i system jednolitej sprawozdawczości dają możność wykonania w transporcie samochodowym pracy konstruktywnej, jednak tylko na odcinku usprawnienia pracy przewozowej taboru i zużycia paliwa.

Pozostaje na razie otwarte zagadnienie jednolitej sprawozdawczości na odcinku zaopatrzenia w materiały eksploatacyjne prócz paliwa, jak na przykład ogumienie, smary i inne oraz sprawozdawczości z wykonania czynności potrzebnych do utrzymania taboru w stanie gotowości technicznej. Sprawozdania takie obejmować powinny: ilości wykonanych czynności obsługowych i napraw programowych, nakład robocizny na te czynności, jak również na nieprogramowe naprawy bieżące oraz zużycie części zamiennych i materiałów naprawczych i pomocniczych. Ponadto ilości dni postojów z przyczyn nie ruchowych, lecz związanych z utrzymaniem taboru. Takie sprawozdanie dałoby możność wyprowadzenia jako jednego z wskaźników analitycznych współczynnika gotowości technicznej taboru. Uporządkowanie tej części sprawozdawczości natrafia w projektowaniu i realizacji na jeszcze większe trudności niż sprawozdawczość z pracy przewozowej. Wyjątkowo trudne jest wprowadzenie dokumentu pierwotnego, który analogicznie do dziennej karty drogowej, służącej jako dokument pierwotny do sporządzania sprawozdawczości z pracy przewozowej i zużycia paliw, powinien otrzymać nazwę „karty obsługowej". Dokument taki powinien być sporządzany bieżąco dla każdego poja-

zdu oddzielnie. Jeżeli przedsiębiorstwa przewozowe, które posiadają własne stacje obsługi w swych zajezdniach, mogłyby przystąpić do sporządzania „kart obsługowych", to sporządzanie takich dokumentów w karłowatych zakładach pracy, w których obsługa techniczna i naprawy bieżące wykonywane są w różny sposób i przez różne zakłady obsługowe i naprawcze, nastręcza bardzo poważne trudności do pokonania.

Wynikła stąd konieczność ograniczenia na pierwszym etapie jednolitej sprawozdawczości statystycznej dla całego taboru uspołecznionego do sprawozdawczości z pracy przewozowej i zużycia paliw. Sprawozdawczość z utrzymania taboru powinna być wykonywana w pierwszym etapie przez poszczególne zakłady pracy w sposób uznany indywidualnie za najbardziej celowy i prosty.

Po uporządkowaniu sprawozdawczości z pracy przewozowej, zużycia materiałów eksploatacyjnych, części zamiennych i materiałów naprawczych i pomocniczych oraz z prac potrzebnych do utrzymania taboru w stanie gotowości technicznej, pozostanie jeszcze otwarte zagadnienie sprawozdawczości potrzebnej do sporządzania planów przewozowych. Sprawozdawczość ta, która by wskazywała rodzaje przewożonych ładunków, ich odległości przewozu i jakość dróg, musi być oparta na rejonowych bilansach produkcji i konsumcji. Stanowi to problem wykraczający poza ramy niniejszego artykułu i czekający na rozwiązanie.

Mgr MARIAN MADEYSKI

ZWIĘKSZENIE INTENSYWNOŚCI EKSPLOATACYJNEJ PRZEDSIĘBIORSTWA PKS

Założony w Planie 6-letnim 67% wzrost wydajności pracy w jednostkach usługowych na 1 pracownika przy równoczesnym obniżeniu kosztów własnych o 32% jest zadaniem realnym pod warunkiem, że wszystkie czynniki wpływające na zwiększenie zdolności produkcyjnej lub na obniżenie kosztów własnych będą równolegle korygowane.

Zaplanowany w sześcioleciu ogromny wzrost produkcji usług PKS jest tylko częściowo uzasadniony wzrostem taboru i rozbudową zaplecza technicznego. Różnica pomiędzy zaplanowanym wzrostem produkcji a wzrostem taboru i rozbudową zaplecza technicznego musi być pokryta poprzez polepszenie wszystkich współczynników technicznych i eksploatacyjnych.

Polepszenie ich jednak w niektórych przypadkach zależy od czynników leżących poza przedsiębiorstwem oraz od zasadniczego ustalenia kierunków rozwojowych dla publicznych przewozów samochodowych.

Jak wynika ze słów wicepremiera H. Minca zawartych w referacie o Planie 6-letnim na V Plenum KC PZPR, zasadniczym warunkiem realizacji planu jest silny wzrost wydajności pracy we wszystkich gałęziach gospodarki narodowej. Wzrost ten musi równoważyć ilość pracowników, o którą trzeba by powiększyć ogólny stan zatrudnienia przy obecnej wydajności pracy.

Zaplanowany wzrost wydajności pracy dla publicznych przewozów samochodowych wynosił na 1955 r. 67% w stosunku do roku 1949, przy równoczesnym obniżeniu kosztów własnych o 32%. Jest rzeczą jasną, że osiągnięcie tak wielkiej poprawy wydajności jest możliwe tylko wówczas, gdy wszystkie czynniki hamujące wzrost wydajności zostaną albo całkowicie usunięte, albo wydatnie zmniejszone. Czynniki te rozpatrywać można na tle poszczególnych współczynników eksploatacyjno - technicznych z równoczesnym uświadomieniem sobie, które z nich zależą od wysiłku przedsiębiorstwa wykonującego przewozy publiczne — Państwowej Komunikacji Samochodowej, a które muszą być rozwiązywane na płaszczyźnie przekraczającej zakres działania i możliwości przedsiębiorstwa.

Plan 6-letni zakłada dla PKS dynamikę czterech zasadniczych współczynników: wykorzystania taboru, długości dnia pracy, szybkości technicznej oraz: w przewozach towarowych — wykorzystania przebiegu i w przewozach osobowych — wykorzystania zapełnienia. Współczynniki te nie wyczerpują jednak zagadnienia i dla pełnego obrazu konieczne jest wzięcie pod uwagę jeszcze kilku dalszych współczynników. W szczególności współczynnik wykorzystania taboru wyraża straty w ilości wozodni spowodowane zarówno przez obsługę techniczną taboru jak i przez eksploatacyjne niewykorzystanie taboru, wobec czego czynniki obniżające eksploatacyjne wykorzystanie taboru należy rozpatrywać oddzielnie: pierwsze z nich zawarte są w współczynniku gotowości technicznej taboru, drugie w współczynniku eksploatacyjnego wykorzystania taboru.

Zaplanowana długość dnia pracy nie określa bardziej istotnego dla podniesienie wydajności pracy elementu — a mianowicie stosunku godzin efektywnej pracy do długości dnia pracy. Stosunek ten określa współczynnik wykorzystania dnia pracy. Nadto dla pełnego wykorzystania zdolności przewozowej przedsiębiorstwa poważne znaczenie ma wykorzystanie ładowności taboru.

Za tabor w gotowości technicznej uważać należy tabor całkowicie gotowy do eksploatacji, a więc nie tylko w pełnej sprawności technicznej, ale również posiadający pełne wyposażenie eksploatacyjne oraz obsadę kierowcy. Stąd różnica pomię-

dzy ilością wozodni w ewidencji a ilością wozowni w gotowości technicznej oznacza straty wynikające z przestojów taboru, spowodowanych wszelkiego rodzaju naprawami, przeglądami okresowymi i administracyjnymi, brakiem kierowców, części wymiennych itp.

Biorąc pod uwagę jedynie przestoje z tytułu napraw i przeglądów technicznych, teoretyczny współczynnik mógłby wynieść dla taboru autobusowego 0,85, a dla taboru towarowego 0,89. Podstawą tak obliczonej gotowości technicznej są normy czasu przyjęte na przestoje na poszczególne rodzaje napraw, a więc dla napraw głównych 42 dni i dla przeglądów 2 — 4 dni zależnie od ich rodzaju. Normy te, realne dla pełnosprawnego zaplecza technicznego, w praktyce nie są osiągane na skutek braku dostatecznego asortymentu części wymiennych, braku niektórych fachowców, nieodpowiednich, często prowizorycznych warunków lokalowych oraz niepełnego wyposażenia warsztatów i stacji obsługi.

Procentowy wpływ wszystkich tych czynników na obniżenie współczynnika gotowości technicznej ilustruje następujące **zestawienie,** przykładowo za 1 miesiąc:

Przyczyny przestojów	Autobusy	Samochody ciężarowe	
		samochody	ciągniki
Warsztaty	14,5	12,3	9,8
Oczekiwanie na naprawę	1,5	2,4	5,0
Brak ogumienia	0,2	—	0,5
Brak części zamiennych	1,8	3,5	9,5
Przeglądy techniczne	5,0	9,0	14,2
Inne przyczyny	2,0	3,8	2,0
Współczynnik gotowości technicznej	75.0	69,0	59.0
	100%	100%	100%

Z zestawienia tego wynika, że przyjęcie do planu na rok 1951 współczynnika tego w wysokości 0,81 wymagać będzie ze strony służby technicznej dużego podniesienia wydajności i sprawności technicznej.

Dalsze podniesienie gotowości technicznej taboru wymaga poprawy szeregu czynników, a przede wszystkim zwiększenia przebiegów międzynaprawczych, skrócenia czasu trwania napraw i przeglądów, wyeliminowania przestoi spowodowanych brakiem części zamiennych. Zwiększenie przebiegów międzynaprawczych możliwe jest przede wszystkim poprzez podniesienie fachowego i ideologicznego wyszkolenia załogi warsztatów i stacji obsługi oraz kierowców, a ponadto poprzez upowszechnienie współzawodnictwa zarówno w sensie zwiększenia ilości pracowników biorących w nim udział jak i w sensie rozszerzenia jego zakresu. Zagadnienie to należy do najtrudniejszych. Ilość pracowników na przestrzeni 6 lat ma wzrosnąć do 66.200 osób, a więc o 52.000 zatrudnionych w stosunku do roku 1949. W liczbie tej znajdować się powinno około 18.000 kierowców, a więc średnio rocznie ponad 3000 samych kierowców. Zrozumiałe jest, że tę ilość kierowców musi wyszkolić CUSZ, ale będzie to element nowy, bez praktyki, uzyskiwanie natomiast dobrych wyników w eksploatacji taboru i przedłużanie okresów międzynaprawczych jest możliwe tylko wówczas, gdy za sterem samochodu siedzą kierowcy posiadający również dostateczną praktykę. Przedsiębiorstwo starać się będzie zaradzić tym brakom przez odpowiednią akcję doszkalania, umożliwiającą kierowcom otrzymywanie wyższych kategorii oraz w granicach możliwości zastępowanie praktyki — wiadomościami fachowymi. Akcja ta ma objąć 3.150 kierowców w roku 1951, przeszkalanych na 73 kursach. Analogicznie zagadnienie to wygląda w zakresie dopływu fachowców dla warsztatów i stacji obsługi. Od rozwiązania tego ostatniego zagadnienia zależy w dużej mierze jakość napraw i przeglądów.

Wybitnie niekorzystną sytuację, jeśli chodzi o brak części zamiennych, można zmienić w dzisiejszej sytuacji międzynarodowej przez uruchomienie krajowej produkcji części zamiennych — co oczywiście jest możliwe tylko dla ograniczonego ich asortymentu i dopiero po przygotowaniu i zorganizowaniu tej produkcji. Zasadniczego polepszenia spodziewać się można dopiero po pełnym uruchomieniu krajowej produkcji samochodowej, umożliwiającej znormalizowanie taboru i przejście na gospodarkę wymiennymi zespołami, skracającą czas przestojów technicznych do czasu potrzebnego do samej wymiany zespołów.

Poważny wpływ na obniżenie gotowości technicznej taboru ma zły stan dróg w niektórych okręgach. Ilość dróg wymagających głównych napraw w szybkim czasie obliczają Dyrekcje Okręgowe PKS na około 1,5 tys. kilometrów.

Poprawa wszystkich wymienionych dotychczas czynników da pozytywne rezultaty tylko częściowo, jeżeli nie zostanie dla całego taboru zapewniona należyta konserwacja i sprawne usuwanie usterek. Realizacja tego postulatu zależy od posiadania dostatecznej ilości stacji obsługi z pełnym wyposażeniem w odpowiednie narzędzia i urządzenia.

Przyjmując jako założenie wielkość zaplanowanej produkcji usług na rok 1955 i przewidywane zmiany w strukturze przestrzennej kraju, PKS pod koniec Planu 6-letniego powinna posiadać około 270 ekspozytur obsługujących powiaty i około 60 ekspozytur obsługujących większe miasta i ośrodki przemysłowe.

Biorąc pod uwagę, że stan taboru średnio na jedną ekspozyturę wynosić będzie około 45 do 50 jednostek wymagających stacji obsługi — ilość stacji obsługi powinna w roku 1955 dosięgać liczby około 300 sztuk. Tymczasem realne możliwości inwestycyjne są niewspółmiernie niższe. Wydaje się więc konieczne zarówno zwiększenie ilości nowobudowanych stacji obsługi jak i zwiększenie wyposażenia stacji prowizorycznych. Na tle tych liczb uwypukla się zadanie usprawnienia pracy i podniesienia jakościowej i ilościowej wydajności pracy załogi stacji obsługi.

Współczynnik wykorzystania eksploatacyjnego taboru określa straty w wozodniach wynikające z przestojów spowodowanych brakiem czasu, niemożnością wykonywania pracy lub z powodu złej jej organizacji. Straty te w ruchu osobowym wynoszą około 6%, a w ruchu towarowym około 24% wozodni gotowości technicznej. Straty te w ruchu autobusowym są wynikiem konieczności posiadania rezerwy taborowej lub zmniejszonego natężenia przewozów w niedzielę i święta i tylko częściowo mogą być wyrównywane ruchem turystycznym w okręgach, gdzie to jest możliwe. Zmniejszanie rezerwy taborowej poniżej koniecznego minimum albo pracowanie bez rezerwy, jak to się obecnie dzieje, zawiera niebezpieczeń-

stwo nieobsłużenia kursów rozładowych w wypadku zepsucia się autobusu.

Znacznie niższe wykorzystanie taboru w ruchu towarowym jest spowodowane prawie całkowitym brakiem pracy w niedziele i święta. Straty z tego tytułu wynoszą około 18%. Stąd wniosek, że zwiększenie wykorzystania taboru ciężarowego jest możliwe przede wszystkim przez wprowadzenie we wszystkich gałęziach gospodarki narodowej korzystających z usług publicznych przewozów samochodowych pracy również w niedziele i święta, w zakresie umożliwiającym wykorzystywanie w te dni transportu samochodowego (magazyny, rampy, place budowlane itp.).

Pewien procent strat eksploatacyjnych spowodowany jest złymi warunkami atmosferycznymi, głównie silnymi opadami śnieżnymi, przekraczającymi 25 cm grubości pokrywy śnieżnej. Trudności te dają się odczuć szczególnie w południowych górzystych okolicach kraju, we wschodniej części województwa olsztyńskiego i białostockiego oraz w południowo - zachodniej części województwa gdańskiego. Znaczne zmniejszenie strat z tego tytułu może dać większa sprawność służby drogowej.

Długość dnia pracy jest współczynnikiem, który można bez trudu podciągać, wprowadzając dwuzmianową pracę. PKS jest już obecnie bliska osiągnięcia długości dnia pracy zaplanowanej na koniec Planu 6-letniego (11,5 godzin w ruchu towarowym i 12 godzin w ruchu osobowym), ale podwyższanie go ma tylko wtedy sens, gdy zaoferowana usługi zostaną wykorzystane. Sprawa ta zależy zatem również od przedłużenia czasu pracy instytucji korzystających z usług PKS.

Ważniejszym od długości dnia pracy wskaźnikiem intensywnej gospodarki jest współczynnik wykorzystania dnia pracy. Obecnie wynosi on około 0,4 w ruchu towarowym i około 0,5 w ruchu autobusowym.

Zwiększenie wykorzystania dnia pracy w ruchu autobusowym byłoby możliwe poprzez zwiększenie eksploatacji takich linii, na których możliwe jest utrzymywanie całodziennego ruchu, względnie linii dalekobieżnych, na których czas przejazdu przekracza czas postojów.

Rozwój komunikacji PKS idzie jednak w kierunku obsługiwania raczej linii krótkich i to nie odznaczających się regularnym w ciągu dnia natężeniem przewozów. Na liniach obecnie eksploatowanych nasilenie ruchu jest raczej jednostronne o nasileniu ruchu w przeciwnych kierunkach w godzinach rannych i popołudniowych lub wieczornych, co w konsekwencji powoduje nadmiernie długie przestoje pomiędzy kursami. Ilość linii, które cechuje taka charakterystyka ruchu, będzie stale wzrastać w miarę przechodzenia na obsługę linii powiatowych. Wykorzystywanie przestojów międzykursowych jest możliwe tylko w niektórych ośrodkach, posiadających potrzeby przewozów miejscowych lub turystycznych. Z drugiej strony — większość tego rodzaju potrzeb miejscowych lub turystycznych nie pokrywa się w czasie z przestojami międzykursowymi albo potrzeby te są tak wielkie, że obsługiwane są przez oddzielny tabor. Niewątpliwie pewne osiągnięcia w tym zakresie będą możliwe, ale dopiero po opanowaniu przez służbę eksploatacyjną obsługiwanego terenu i po odpowiednim przeszkoleniu personelu służby ruchu.

W ruchu towarowym natomiast podniesienie wykorzystania dnia pracy jest zagadnieniem bez porównania większej miary. Kluczem do tej sprawy jest czas przeznaczony na naładunek i wyładunek. Obowiązujący w roku 1950 czas naładunku i wyładunku 1 tony wynosił 20 m.n. W większości wypadków czas ten był znacznie przekraczany i sięgał niejednokrotnie 200 — 300% wyznaczonej normy. Skrócenie tego czasu zależy od mechanizacji przeładunków i zmniejszeniu czasu oczekiwania. Sprawa mechanizacji prac przeładunkowych ma szczególną wagę ze względu na ich pracochłonność oraz prymitywność. Zgodnie z założeniami Planu 6-letniego ten właśnie typ pracy powinien być przede wszystkim zmechanizowany. Mechanizacja przeładunku jest wspólnym zagadnieniem wszystkich zainteresowanych, a więc nie tylko PKS, ale w większym jeszcze stopniu PKP oraz wszystkich korzystających stale z transportu, którzy powinni swoje magazyny i rampy przeładunkowe zaopatrzyć w odpowiednie urządzenia.

Mechanizacja przeładunków w samym PKS może zwolnić do innych, bardziej produktywnych prac co najmniej 50% pracowników oraz umożliwi zwiększenie stopnia wykorzystywania powierzchni magazynowej o około 30%. W zakresie mechanizacji dotyczącej kolei konieczne jest przystosowanie obecnych i budowanych stacji rozładunkowych do potrzeb zmodernizowanego naładunku i wyładunku.

Ogromne znaczenie mogłoby mieć szerokie zastosowanie znormalizowanych kontenerów. Sprawa ta wstępuje obecnie w stadium konkretnej realizacji.

Drugim zasadniczym problemem mającym wpływ na obniżenie czasu przeznaczonego na naładunek i wyładunek jest zlikwidowanie zbędnych przestojów w oczekiwaniu na przeładunek.

W gospodarce naszej brak jest jeszcze dyscypliny transportowej. Transport słusznie jest uważany za czynność usługową w stosunku do wszystkich procesów produkcyjnych, ale jest równocześnie lekceważony tak, jak gdyby straty społeczne w transporcie nie grały żadnej roli. Wypadałoby tu przypomnieć określenie transportu w „Kapitale" Marksa jako pracy produkcyjnej, a więc pracy w stosunku do której powinna obowiązywać taka sama dyscyplina jak w stosunku do każdego innego procesu produkcyjnego. Tymczasem zbyt mało wysiłku wkłada się w organizację transportu, szczególnie ze strony jego użytkowników.

Jaskrawych przykładów w tym zakresie dostarczyć mogą doświadczenia z ostatnich akcji: — przewozów jesiennych, rozwózki węgla czy rozładunków materiałów budowlanych. Przykład najłatwiejszy do sprawdzenia: plac budowlany, na którym w nadmiernej ilości nagromadzone i niecelowo rozłożone materiały powodują przestoje i zbędne manewrowanie.

Znacznym postępem na drodze do skrócenia czasu przeładunku może być dostosowanie nadwozi samochodowych do samoczynnego naładunku lub wyładunku. W chwili obecnej tego rodzaju samochody ograniczają się wyłącznie do wywrotek lub karoserii podnoszonych. Rozwiązanie tego zagadnienia w szerszym zakresie będzie możliwe dopiero po uruchomieniu pełnej krajowej produkcji samochodów ciężarowych i po przeprowadzeniu odpowiednich studiów wstępnych.

Wykorzystanie przebiegu samochodów w ruchu autobusowym sięga górnej zaplanowanej i możliwej do osiągnięcia granicy, wyrażającej się współczynnikiem 0,97.

Straty z tytułu niewykorzystanych przebiegów w ruchu autobusowym sprowadzają się wyłącznie do strat wynikających z przejazdów pomiędzy zajezdniami a punktami wyjazdowymi. Straty te wynoszą obecnie ponad 2%, a zmniejszenie ich może nastąpić tylko przez zbliżenie do siebie zajezdni i punktów wyjazdowych lub w wyjątkowych przypadkach przez wykorzystanie tych przebiegów dla przewozów miejscowych.

W przewozach towarowych natomiast, w których osiągany jest współczynnik 0,57, zmniejszenie tych strat jest znacznie trudniejsze. Przewozy na krótkich odległościach są z reguły jednokierunkowe i wykorzystanie przebiegów pustych jest właściwie całkowicie niemożliwe. W przewozach na dużych odległościach wykorzystywanie przebiegów pustych jest możliwe, jeśli w punkcie docelowym zostanie przygotowany odpowiedni ładunek powrotny.

Poważnym podniesieniem wykorzystania przebiegów pustych mogłoby być zwiększenie ilości regularnych linii komunikacji towarowej i mieszanej. Zagadnienie to jest w trakcie realizacji, ale pełne rozwiązanie jest możliwe dopiero po całkowitym przestawieniu się działalności PKS na regularną obsługę obszarową kraju. Zagadnienie to konkretyzuje się w dwóch problematach nie mogących doczekać się jasnej decyzji: wyłączności obsługi samochodowych przewozów i wyłączności samochodowych przewozów międzymiastowych.

Obydwa zagadnienia mają dla gospodarki PKS zasadnicze znaczenie, umożliwiające założenie i realizację długofalowej polityki.

Ograniczenie samochodowych przewozów międzymiastowych wyłącznie do zakresu działania PKS umożliwiłoby organizację przewozów w sposób celowy, nie oparty na przypadku, a równocześnie skasowałoby marnotrawstwo tkwiące w nieekonomicznym wykorzystywaniu taboru będącego w dyspozycji indywidualnych użytkowników. Konieczne wydaje się wprowadzenie ograniczeń w wykorzystywaniu taboru ciężarowego, podobnie do wprowadzonych już ograniczeń w wykorzystywaniu taboru osobowego.

W ruchu autobusowym wysoki osiągany obecnie współczynnik zapełnienia w wysokości 0,70 oznacza przeładowanie autobusów w okresach szczytowych nasileń — a zatem świadczy o niecelowej z punktu widzenia wytrzymałości technicznej eksploatacji, powodującej szybsze zniszczenie taboru oraz o braku prymitywnej wygody dla pasażerów. Przeładowane autobusy w godzinach największego nasilenia — powodują niemożność zabrania wszystkich pasażerów i czynią wartość komunikacji dość problematyczną. Stąd poprzez zwiększenie ilości autobusów Plan 6-letni zakłada zwiększenie wygody pasażerów i przewiduje obniżenie współczynnika zapełnienia autobusów w roku 1955 do 0,58.

W ruchu towarowym natomiast należy dążyć do 100% wykorzystania ładowności. W roku ub. statystycznie PKS przekraczała 0,90, ale w praktyce tak wysokiego wykorzystania nie osiągała. Wysokie zapisy w karcie drogowej wynikają stąd, że znaczna część taboru pracuje na warunkach, wg których użytkownik opłaca pełny tonaż samochodu — a więc i umożliwia większe zapisy.

Poważnym utrudnieniem w ustalaniu ciężaru rzeczywistego ładunku jest niemożliwość kontroli ciężaru za pomocą wag. Stąd w większości przypadków ciężar ładunku i tym samym wykorzystanie ładowności — oceniane jest na oko.

Oczywiście nie zmienia to faktu niedostatecznego wykorzystywania ładowności. Podniesienie wykorzystania ładowności zależy od dostosowania taboru do wielkości ładunków i jego wymagań co do budowy nadwozia. W chwili obecnej posiadamy tabor za mało rozniconowany karoseryjnie. Zagadnienie to będzie mogło być rozwiązywane dopiero w oparciu o krajową produkcję samochodów lub o ustabilizowane dostawy zagraniczne. Wymaga ono również po wyklarowaniu się zakresu działalności przedsiębiorstwa specjalnych studiów, ustalających, jakie są pod tym względem istotne potrzeby poszczególnych usługobiorców. Pewną poprawę może dać organizacja służby spedycyjnej, umożliwiająca w małym zresztą zakresie proces odwrotny dostosowywania ładunków do tonażu taboru.

Wszystkie naszkicowane zagadnienia związane z powiększaniem intensywności gospodarczej przedsiębiorstwa i postawione wnioski stawiają przed PKS konieczność dokonania wnikliwej analizy całokształtu działalności. Uchwycenie niewykorzystanych dotąd rezerw, ogromne zwiększenie wydajności pracy przy równoczesnym obniżaniu kosztów własnych wymaga badawczego przepracowania wszystkich elementów działalności przedsiębiorstwa pod kątem ściśle określonego celu, jaki powinien być postawiony przed PKS oraz najbardziej ekonomicznych metod realizacji zadań wynikających z Planu 6-letniego.

Wicepremier Minc omawiając Plan 6-letni na V Plenum KC PZPR ustalił, że publiczne przewozy towarowe będą skoncentrowane w jednym przedsiębiorstwie PKS. Oznacza to, że przed PKS stoi zadanie przygotowania się zarówno organizacyjnego jak i technicznego do objęcia całości publicznych przewozów towarowych. Oznacza to również konieczność określenia, które przewozy samochodowe będą zakwalifikowane do przewozów publicznych, zarówno pod względem jakości ładunków jak i przestrzennego układu przewozów.

Punkt 55 Ustawy o Planie 6-letnim mówi o konieczności skoordynowania przewozów różnymi rodzajami transportu dla przezwyciężenia nadmiernej koncentracji przewozów w okresach szczytowego natężenia ruchu oraz eliminacji przewozów zbędnych.

Określone planem zwiększenie się udziału przewozów samochodowych w przewozach ogólnych na tle przytoczonych wyżej założeń może być w różny sposób konkretyzowane, a rola i zadania PKS w ogólnym, poziomym i pionowym krajowym układzie komunikacyjnym może być różnie wyznaczona. Zależnie od tych bliższych i ściślejszych sprecyzowań przedsiębiorstwo będzie mogło rozwiązywać poszczególne trudności i ustalać metody intensyfikacji gospodarki każdego ze swych działów produkcji usług transportowo-spedycyjnych.

Założona w Planie 6-letnim koordynacja pracy poszczególnych środków transportowych wymaga odgórnej decyzji ustalającej optymalne z ekonomicznego punktu widzenia warunki pracy każdego z nich.

Należy zwrócić uwagę, że obok kolei normalnotorowej i samochodu, zarówno żegluga śródlądowa jak i koleje wąskotorowe a nawet zaprzęgi konne powinny mieć ustaloną sferę swej działalności. — Szczególnie transport samochodowy, dla którego została zaplanowana w okresie 6 lat największa

dynamika rozwojowa, nie może prawidłowo rozwijać się bez wytyczenia mu jasnego kierunku i celu. Pozostawianie tego zagadnienia bez rozwiązania byłoby dopuszczeniem w jego rozwoju żywiołowości, wywoływanej bieżącymi, przemijającymi potrzebami, uniemożliwiającymi planowe, długofalowe doskonalenie jego sprawności gospodarczej.

W oparciu o te odgórne ustalenia może nastąpić dopiero rozwiązywanie indywidualnych problematów komunikacyjno-transportowych poszczególnych obszarów poprzez:

1) ustalenie syntezy potrzeb przewozowych każdego badanego obszaru, rozróżnienie potrzeb przejściowych od stałych i ustawienie ich pod względem wagi społeczno - gospodarczej w stosunku do ogólnych lub innych potrzeb przewozowych;
2) rejestrację wszystkich stojących na danym obszarze środków transportowo - komunikacyjnych i ustalanie ich wydolności przewozowej;
3) wypracowanie zharmonizowanej, planowej współpracy wszystkich w grę wchodzących środków transportowych pod kątem możliwości przeprowadzenia korekty istniejącego stanu w sensie wyeliminowania marnotrawstwa gospodarczego, wykorzystania istniejących rezerw i stworzenia optymalnych ekonomicznie warunków pracy dla każdego ze środków transportowych.

Zadania i rola samochodu w ogólnej strukturze komunikacyjnej nie są do tej pory ustalone. Ustalenia te powinny być dokonane pod kątem:

1) wykorzystania taboru samochodowego w warunkach optymalnych technicznych i ekonomicznych;
2) uzupełnienia i współpracy z innymi środkami transportowymi, a przede wszystkim z koleją — w kierunku uzupełnienia sztywnych szlaków komunikacyjno - transportowych elastycznym transportem samochodowym;
3) wypełnienia obszarowych luk komunikacyjnych;
4) usunięcia marnotrawstwa i niedostatecznego wykorzystania taboru będącego w dyspozycji indywidualnych użytkowników.

Właściwe podejście do tego fragmentu zasadniczej problematyki transportu i komunikacji jest koniecznością, wynikającą ze stale pogłębiającej się gospodarki planowej.

Zadanie to nie może być spełnione bez uprzednich wnikliwych badań i studiów specjalnie do tego celu powołanej komórki. Zagadnienia transportowo - komunikacyjne skupiają zainteresowanie wszystkich gospodarczych resortów. Stąd więc, zarówno działalność tego rodzaju Biura Studiów jak i ew. konkretne jego formułowania powinny dokonywać się w sposób umożliwiający możliwie szybkie wyjście z obecnej, nieco chaotycznej sytuacji.

Inż. JÓZEF MARYMONT

UNOWOCZEŚNIENIE I NORMALIZACJA TABORU PŁYWAJĄCEGO

Autor wspominając o roli taboru wodnego w ogólnym zagadnieniu transportu daje krytyczny rzut oka na całokształt polityki taborowej na drogach wodnych w okresie międzywojennym.

Omawiając przyczyny złego stanu taboru rzecznego i jego niedostateczny stopień wykorzystania, artykuł wskazuje na konieczność unowocześnienia taboru egzystującego i dostosowanie nowej budowy do wymagań ekonomicznych i hydrologicznych naszych szlaków wodnych. Po wskazaniu metodyki unowocześnienia i normalizacji taboru radzieckiego artykuł omawia pierwszy etap planowej rozbudowy taboru śródlądowego w Polsce.

W 6-letnim Planie Gospodarczym szeroko zakreślony rozwój transportu jest odzwierciedleniem natężenia i rozwoju życia ekonomicznego kraju.

W śmiałym socjalistycznym planowaniu transport ma przed sobą coraz to szersze zadania. Powinien on coraz szybciej, coraz taniej i sprawniej spełniać wzrastające potrzeby rolnictwa i przemysłu. W związku z rozwojem życia gospodarczego planuje się przewozy towarowe wszystkimi środkami transportu w roku 1955 o 117% większe od przewozów z roku 1949; przewozy zaś osobowe o 104% większe od przewozów z roku 1949.

Osiągnięcie zakreślonych planów — to rozbudowa nowych dróg i taboru — to daleko idąca mechanizacja, modernizacja i wykorzystanie w jak największym stopniu maszyn i urządzeń egzystującej sieci transportowej.

Realizacja tego planu jest również uzależniona od szybkiego wprowadzenia nowych metod pracy, od właściwych form współzawodnictwa i od dokształcania zawodowego sił roboczych.

W planowanym rozwoju komunikacji transportów żegluga śródlądowa powinna zająć należyte miejsce. Jako jeden z najekonomiczniejszych, bo naturalnych elementów majątku narodowego, transport wodny powinien być jak najszybciej, jak najszerzej wykorzystany.

Wobec wielkiego jednak opóźnienia i zaniedbania spraw dróg wodnych i taboru podniesienie transportu śródlądowego na poziom nowoczesny jest zadaniem niełatwym.

Różnorodność bowiem problemów i specyficzne trudności polskich szlaków wodnych uzupełnia „muzealna" flota rzeczna i prymitywne urządzenia portowe. Toteż planowanie gospodarki śródlądowej musi obejmować cztery związane z sobą, ale różnorodne dziedziny gospodarcze: szlak żeglowny i porty, żeglugę, tabor i stocznie. Trudności planowania taboru rzecznego są bodaj naj-

większe, albowiem mają one charakter pochodny i są funkcją pozostałych dziedzin gospodarczych.

Trudnością są również tradycje samych „wodziarzy", których stara rutyna techniczna i dawne wytyczne gospodarki — spod znaku „zapałki dzielonej na czworo" nie pozwalają na śmiałą perspektywę planowania.

Myśl wprowadzenia nowych typów taboru, ich normalizacja, podciągnięcie załóg do obsługi kotłów wodnorurkowych, kojarzy się u nich z nieprzejednanymi trudnościami. Normalizacja typów jednostek w taborze nabiera dla nich posmaku jakiejś szarzyzny i jednostajności zewnętrznego wyglądu obiektu.

Nie widzą oni też korzyści płynącej z daleko posuniętej specjalizacji poszczególnych typów taboru.

W koncepcjach zatwiardziałych wodziarzy holownik roboczy musi być jednocześnie inspekcyjnym, a barka jak najbardziej uniwersalna — tak do przewozu faszyny jak i cukru w kostkach.

Zapominają oni, że „Pobieda 20", „Citroen 15" czy „Skoda 5" są tworem planowej normalizacji i tym bynajmniej nie przynoszą ujmy komunikacji drogowej. Wręcz odwrotnie, normalizacja nie ogranicza w jakimkolwiek kierunku rozwoju poszczególnych typów taboru w zależności od wzrastających potrzeb eksploatacji i technicznych doskonalszych wskaźników. Oparta o naukowe zasady, o bieżącą praktykę i szeroko kolektywnie przeprowadzoną konsultację fachową, normalizacja pozwala na najekonomiczniejszy i najszybszy rozwój transportu wodnego.

Osiągnięcia przodującej żeglugi śródlądowej ZSRR mogą nam posłużyć za wzór. Dzięki socjalistycznemu planowaniu i zbiorowemu typowaniu zagadnień transportu wodnego Republika Rad może wykazać się (w porównaniu do roku 1923):

a) wzrostem przewozów wodnych o 250%,
b) wykorzystaniem dróg wodnych przez praktykę dziennej i nocnej żeglugi o 105%,
c) powiększeniem parku holowniczego o 222%,
d) wzrostem mechanizacji urządzeń przeładunkowych o 75%

(przy wzroście kredytów inwestycyjnych o 395%).

Ostatnio dzięki znormalizowaniu i zastosowaniu prefabrykacji w budowie taboru holowniki - motorowce typu MSW, o mocy 150 KM, są budowane w ciągu 28 dni, a 200-konne holowniki parowe boczno - kołowe w ciągu 3 miesięcy.

OBECNY STAN POLSKIEGO TABORU PŁYWAJĄCEGO

W czasie gdy w innych krajach transport wodny wyraża się 1/4 ogólnych przewozów, w Polsce stanowi on zaledwie parę procent. Z zestawień zrobionych w r. 1930 wypływa, że strata z powodu braku odpowiedniego taboru dla samego węgla wynosiła 30 mln zł. Tabor żeglugowy na polskich drogach wodnych pozostaje jeszcze teraz ilościowo i jakościowo nie wystarczający, tym bardziej, że dotychczas nieracjonalnie budowany tabor nie może ekonomicznie pracować przy średnim i niskim stanie naszych głównych szlaków.

Czyż nie jest wymownym obrazem żeglowności naszych rzek parostatek przepychający się przez przemiał z uwiązanymi po burtach krypami? — lub na wpół załadowana barka z bezużytecznie sterczącą burtą, czy holownik wspomagany ręczną windą nie są dowodem, konsekwencją bezplanowej sanacyjnej gospodarki? Budowa taboru rzecznego w okresie międzywojennym była bowiem nacechowana przypadkowością i nieprzymyślanym naśladownictwem gabarytów, które nie odpowiadały hydrologicznym wymaganiom naszych szlaków wodnych. Brak założeń technicznych opartych na doświadczeniach eksploatacji, brak szkolenia zawodowego załóg i sił technicznych, a szczególnie brak perspektywy finansowej sprawiły, że na naszą flotę złożyły się różnorodne, wybrakowane jednostki taboru niemieckiego.

Ciekawy był również mechanizm finansowania budowy taboru. Wyjaśnia go nam jeden z najlepszych znawców taboru inż. Decyusz, który na pierwszym zjeździe hydrotechników w roku 1929 przypomniał: „Życie przemysłowe i gospodarcze kraju idzie po pewnej falistej krzywej — sinusoidzie i ten jest górą, kto rozbuduje się i inwestuje w okresach słabszych gospodarczo — będąc na dole fali — gdyż wówczas do okresu lepszego przychodzi z gotową bronią i szybko odbija swe wkłady, gdy tymczasem inwestowanie w czasie przejściowych lepszych koniunktur daje swe owoce dopiero w czasie przyszłej depresji, nie może być należycie wykorzystane i zawodzi".

Nie dziw przeto, że na tak „solidnym" zapleczu gospodarczo-finansowym budowa taboru śródlądowego była konglomeratem przestarzałych typów.

Składają się one z drewnianych lub kombinowanych barek. Zaledwie 35% taboru transportowego jest żelaznej, nieco nowocześniejszej konstrukcji. Zaledwie 40% taboru transportowego jest w dobrym stanie. Toteż częste remonty unieruchomiają znaczną część jego w sezonie nawigacyjnym; ze względu na wiek i nieopłacalność konserwacji przewiduje się w pierwszych latach Planu 6-letniego wycofanie 30% taboru transportowego.

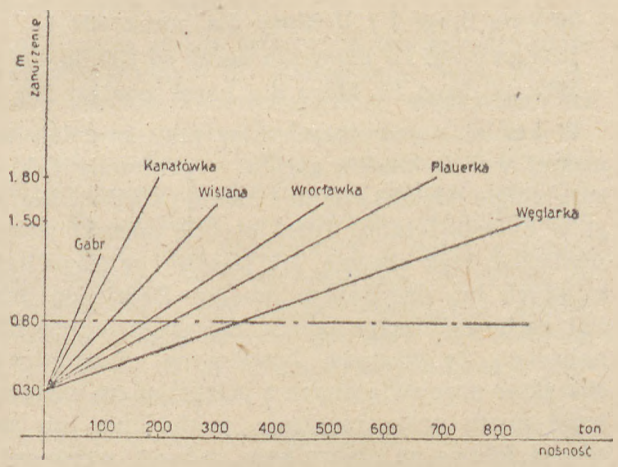
Należy również zaznaczyć, że tabor transportowy nie jest wykorzystany, albowiem nie dostosowany do szlaku wodnego. Analizując wykresy nośności niektórych naszych barek — widzimy, że

Szlak wodny	Średnie zanurzenie	% wykorzystania barki
Odra — Wisła skanalizowana	1m 40	70
Odra skanalizowana powyżej Rędzina	1m 40	70
Odra wolna poniżej Rędzina	1m 29	70
Wisła od Torunia w dół	1m 24	65
Wisła odcinek Warszawa Toruń	1m 09	55
Wisła od Warszawy do Sanu	0.89	39
Wisła od Sanu do Przemszy	0.98	46
Warta od Poznania w dół	1m 40	79
Warta od Poznania do Prosny	1m 06	53
Warta od Prosny do Konina	0.75	29

przy załadowaniu ich do 80 cm, stopień wykorzystania nie przekracza 50%.

Jeśli zważymy, że w sezonie przeciętne załadowanie taboru transportowego przy obecnych stanach wód ogranicza się do 0,90 m, to zrozumiemy, że stopień wykorzystania taboru wynosi zaledwie 55 — 60%.

Inż. Kęcki wskazał, że barka Wrocławka 500 t o wymiarach 55 × 8 × 1,67 m, o wadze własnej około 125 t, która miałaby zapewnić transport na dłuższych odcinkach Odry, Wisły i Warty byłaby wykorzystana od 30 do 79% jej nośności.



Jak widzimy barka ta będzie tym mniej wykorzystana, im większa jest odległość planowego przewozu. Załadowana w 75% barka w Rędzinie nie przedostałaby się do Konina lub odwrotnie: barka idąca z Konina do Rędzina odpłynęłaby z ładunkiem 1/3 jej nośności.

Należy dodać, że tak niewykorzystana nośność barki powoduje dodatkową stratę przez holowanie nadmiaru wagi martwej jej kadłuba.

Nielepiej przedstawia się sytuacja holowników. Sam fakt obniżenia na około 50% w jednostkach parowych ciśnienia roboczego w kotłach od 1 do 3 atn świadczy o niewydajności taboru z napędem. Niemal wszystkie kotły i maszyny osiągną pod koniec Planu 6-letniego wiek 40 — 50 lat.

Nieliczne zaś jednostki motorowe, przeważnie przerobione z łodzi desantowych, nie odpowiadają warunkom technicznym i ekonomicznym. Zespół bowiem napędowy śruba — motor tych jednostek nie jest dostosowany do wymagań holowania.

Konserwacja tych jednostek wymaga nakładów sięgających 8% ich wartości. Podobnie przedstawia się tabor statków pasażerskich. Składa się on z przestarzałych jednostek, które poza paroma wyjątkami nie dają należytego komfortu podróżnym. Wadliwe, często ciasne rozmieszczenie kajut i urządzeń nie jest bynajmniej zachętą do masowego ruchu pasażersko - wycieczkowego.

Poza 22 nowoczesnymi jednostkami holowniczymi tabor nasz nie posiada jednostek siostrzanych.

Różnorodność typów maszyn, kotłów i mechanizmów pomocniczych sprawia, że wprowadzenie norm zużycia paliwa i smaru jest trudne.

Techniczny zaś stan poszczególnych przestarzałych maszyn kół łopatkowych nie pozwala na ekonomiczną planowaną gospodarkę cieplną.

Z wyżej przytoczonych faktów wyłania się konieczność usprawnienia istniejącego taboru i budowy nowego, nowoczesnego, ekonomicznego taboru rzecznego, całkowicie dostosowanego do naszych dróg wodnych.

Unowocześnienie i budowa wydajnego taboru jest tym bardziej konieczna, ponieważ transport wodny ma następujące zadania do spełnienia w Planie 6-letnim:

1) podnieść przewozy na Wiśle i Odrze o 101%,
2) przedłużyć średni przebieg holowników o 30%,
3) powiększyć tonaż transportu tranzytowego o 100%.
4) podwoić ruch pasażersko - wycieczkowy i turystyczno - wczasowy,
5) przeprowadzić pierwszy etap drogi wodnej W — Z,
6) zwiększyć szlak rzek uregulowanych o 1/3 obecnej ich długości.

Planuje się przy tym zwiększenie floty rzecznej o 163%, przy zwiększeniu jej nośności o 208%.

Ze względu na ogrom zadań i zły stan taboru usprawnienie jego jest pierwszym zadaniem ciążącym na gospodarce wodnej.

USPRAWNIENIE TABORU ISTNIEJĄCEGO

Zjazd Naukowo - Techniczny Sekcji Głównej Dróg Wodnych Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji, który się odbył dn. 20.XII. 1950 r. przy udziale użytkowników dróg wodnych, zalecił co następuje:

1) przeprowadzić studia ekonomiczne i techniczne nad holownikami w celu znalezienia najekonomiczniejszego usprawnienia tych jednostek,
2) wprowadzić usprawnienia przez zastosowanie na jednostkach egzystujących:
   a) dysz Korta,
   b) zmodernizowanych kół łopatkowych lub śrub napędowych dostosowanych do zespołu motor — kadłub,
   c) łożysk gumowych,
   d) skraplaczy,
   e) zmiękczania wody,
3) jako najpilniejsze i najważniejsze zagadnienie rozwiązać problem szkolenia i doszkalania załóg pływających.

Uchwała o usprawnieniu technicznym taboru z napędem jest szczególnie życiowa ze względu na niedobór nowych jednostek w latach 1952 — 1953.

Państwowa Żegluga Śródlądowa powinna przeto przystąpić już w 1951 roku do pożądanych usprawnień. Nie od rzeczy będzie również przypomnieć, że usprawnienia taboru nie wpłyną na ekonomiczniejsze jego wykorzystanie, jeśli nie sporządzony będzie racjonalny plan przewozów wodnych.

Planowanie transportu sezonowego, jakim są przewozy wodne, musi iść w parze z unowocześnie-

niem jego taboru, ażeby harmonijnie zabezpieczyć ciągłość obrotu jednostek w określonym przeciągu czasu.

UNOWOCZEŚNIENIE I NORMALIZACJA TYPÓW TABORU PŁYWAJĄCEGO

Do ustalenia wytycznych budowy nowoczesnego taboru, dostosowanego do żeglowności rzek polskich, została powołana przez Ministra Komunikacji Komisja Typizacji Statków Rzecznych przy Departamencie Dróg Wodnych.

Metodyka pracy tej Komisji jest oparta przede wszystkim na doświadczeniach przodującej radzieckiej gospodarki rzecznej. Metodyka ta wskazuje drogi wypracowania i wprowadzenia najodpowiedniejszych typów z jednoczesnym ograniczeniem ich ilości.

Niżej podany program pracy dwóch Podkomisji Żeglugowej i Konstrukcyjnej wskazuje zasięg zainteresowań tych Komisji.

PODKOMISJA ŻEGLUGOWA

1. Główne szlaki żeglugowe w Polsce, analiza ich dotychczasowego wyzyskania dla transportu wodnego.
2. Zadania i możliwości transportu wodnego na poszczególnych szlakach odnośnie do transportu towarów masowych w gospodarce ogólnej, transportu materiałów do budowy i utrzymania dróg wodnych, przewozu osób, turystyki i wczasów.
3. Charakterystyka hydrologiczna szlaków żeglownych w stanie obecnym z uwzględnieniem zmian, jakie przyniesie Plan 6-letni.
4. Ustalenie odcinków charakterystycznych szlaków żeglugowych i założeń, jakim na tych odcinkach ma odpowiadać tabor wodny: barki, holowniki, statki pasażerskie.

PODKOMISJA KONSTRUKCYJNA

1. Zdefiniowanie założeń, jakie są niezbędne do opracowania typowych barek, holowników, statków pasażerskich.
2. Ustalenie szczegółowych wytycznych parametrów do opracowania projektów statków typowych.
3. Ustalenie zasad najekonomiczniejszej budowy kadłubów i wyboru rozwiązań napędów statków w oparciu o bieżące potrzeby żeglugi oraz o długofalowy, ramowy plan rozbudowy taboru rzecznego.

Komisja opracowuje:

a) wytyczne dla taboru bez napędu,

b) parametry holowników obsługujących roboty wodne, a w dalszym planie zagadnienia podstawowe:

a) siatkę jednostek z napędem,

b) wybór kotłów, maszyn, wyposażenia itp.

Jednocześnie nowopowstała przy Polskim Komitecie Normalizacyjnym Komisja taboru rzecznego opracowuje równolegle normy konstrukcyjne dla ogółu typów planowanych.

PIERWSZY ETAP NORMALIZACJI TABORU PŁYWAJĄCEGO

Na ogólną długość polskich dróg wodnych przypada:

30% na drogi I i II klasy dla barek 400 t,

15% na drogi III klasy dla barek od 200 do 400 t,

55% na drogi IV klasy dla barek poniżej 200 t.

W każdej z powyższych klas przy średniej lub niskiej wodzie wąskie gardła — przemiały deklasują długie odcinki szlaku i hamują ciągłość żeglugi w okresie letnim. Toteż płytkie odcinki wolno płynących rzek obecnie, jak jeszcze i w ciągu najbliższych lat, decydują o taborze. Będzie on musiał zachować cechy taboru rzecznego, a nie kanałowego. Ze względu bowiem na długofalowy charakter prac związanych z polepszeniem użyteczności nurtu przez regulację, pogłębianie lub zasilanie falowe ze zbiorników, zadanie wzmożenia komunikacji wodnej w okresie przejściowym spada w dużej mierze na planową rozbudowę i na racjonalny dobór taboru rzecznego.

W przejściowym okresie opracowanie gabarytów śluz i mostów jest pierwszą zasadniczą pracą na drodze normalizowania taboru.

W pierwszym etapie normalizacji konstruktor i załoga walczą szczególnie o każdy zbędny centymetr zanurzenia. W tym przypadku doświadczenia i rezultaty wykorzystania najmniejszych rzek w ZSRR przez odpowiedni dobór taboru są cennym materiałem w pracach Komisji. I tak zastosowanie konstrukcji spawanej zmniejsza ciężar własny jednostek pływających o 15%, wprowadzenie zaś wiązań podłużnych daje jeszcze płyciej siedzące obiekty. Zastąpienie kotłów płomiennorurkowych przez kotły wodnorurkowe typu Wagnera daje 40% zmniejszenie na wadze kotła.

Podobnie przez wprowadzenie nowoczesnych maszyn parowych, szybkobieżnych motorów parowych i lekkich motorów spalinowych da się zyskać na wadze obiektu.

Przeprowadzanie prób z modelami i zastosowanie ulepszeń kół łopatkowych lub stosowanie dyszy Korta daje obiektom z napędem przy małych zanurzeniach większą szybkość lub uciąg.

W ten sposób powstają w budownictwie taboru wodnego jednostki ekonomiczne, odpowiednie dla przesłanek gospodarczych kraju. Realizacja pierwszego etapu normalizacji taboru pływającego jest zalążkiem planowego udziału transportu wodnego w ogólnej gospodarce transportowej.

Mgr STANISŁAW DOBROWOLSKI

PORTY LOTNICZE

Zależnie od przeznaczenia rozróżniamy trzy wielkie grupy lotnisk: 1) lotniska wojskowe, 2) lotniska komunikacyjne (handlowe) i 3) lotniska sportowe. Portem lotniczym nazywamy lotnisko wyposażone w urządzenia do masowego przepływu samolotów, pasażerów, towaru i poczty. Stąd portami lotniczymi są wyłącznie publiczne, tj. otwarte dla wszystkich lotniska, przeznaczone dla samolotów komunikacyjnych. Poniżej zajmować się będziemy wyłącznie tą grupą lotnisk.

Lokalizacja portów lotniczych jest zagadnieniem niezwykle trudnym do rozwiązania. Właściwe położenie lotniska komunikacyjnego w stosunku do obsługiwanego ośrodka wymaga długich i wszechstronnych studiów. Wybór miejsca pod lotnisko powinien przede wszystkim uwzględniać trzy elementy. Po pierwsze — potrzeby obsługiwanego ośrodka w zakresie komunikacji w ogóle, a komunikacji lotniczej — w szczególności. Po drugie — typ samolotów, który będzie obsługiwał specyficzne dla danego ośrodka potrzeby transportowe. Po trzecie — układ urbanistyczny miasta i jego kierunki rozwojowe.

Rodzaj potrzeb komunikacyjnych danego ośrodka wyznacza typ samolotów odpowiedni do ich zaspokajania. Z kolei typ samolotu, w połączeniu z natężeniem ruchu, koniecznym do obsłużenia danego ośrodka, zdecyduje o wielkości lotniska. Zapotrzebowanie na przewóz lotniczy wynika przede wszystkim z ilości mieszkańców ośrodka, ilości i rodzaju zakładów przemysłowych i handlowych, skupionych w danym miejscu, roli ośrodka w administracji państwa, jego życiu politycznym i kulturalnym oraz z położenia geograficznego.

W miarę wielkości i ważności ośrodka połączenia lotnicze z innymi miastami będą liczniejsze i częstsze. Ośrodek o znaczeniu lokalnym połączony będzie bezpośrednio tylko z miastem, stanowiącym punkt ciążenia dla danego rejonu. Miasto takie posiadać już będzie połączenia z ciążącymi do niego ośrodkami, z ośrodkiem centralnym, a nawet z innymi ważniejszymi lokalnymi punktami. Stolica państwa będzie miała ustaloną komunikację lotniczą z innymi stolicami, zależnie zaś od nasilenia stosunków międzynarodowych nawet z innymi miastami państw ościennych. Od stopnia, w jakim interesy międzynarodowe będą łączyły jakieś państwo z innymi, zależeć będzie ilość połączeń bezpośrednich i ich częstotliwość.

Położenie geograficzne miasta również wpływa na rodzaj i wielkość obsługi lotniczej. Istnieją ośrodki leżące w trudno dostępnych okolicach, o słabo rozwiniętej sieci komunikacji naziemnej, gdzie jedynym pewnym środkiem transportu jest samolot. Przykładem może być szereg miast Ameryki Południowej. Z drugiej strony położenie geograficzne może czynić z danego ośrodka ważny punkt tranzytowy w komunikacji. Tak więc wiele stolic europejskich leży na kontynentalnych szlakach komunikacji lotniczej, inne są punktami tranzytowymi komunikacji międzykontynentalnej lub tylko punktami przeładunkowymi dla ruchu krajowego. W takich przypadkach do rodzaju i ilości połączeń lotniczych danego ośrodka, wynikających z jego własnych potrzeb, dochodzą jeszcze te, które są rezultatem jego roli tranzytowej.

Każdy rodzaj komunikacji lotniczej wymaga osobnego, specjalnie przystosowanego sprzętu. Tendencja do specjalizacji akcentowana jest coraz silniej. Każda z wyspecjalizowanych grup sprzętu lotniczego posiada odpowiednią charakterystykę. W naszym artykule będą nas interesowały tylko te właściwości samolotów, które wpływają na wielkość lotnisk. Fachowcy przyjmują, że w ciągu najbliższych lat ustali się następujący podział portów lotniczych w zależności od rodzaju obsługiwanej trasy:

Rodzaj obsługi	Średnia odległość między lotniskami	Ciężar całkowity samolotów
1. Transoceaniczna	4,800 — 6.400 km	162 ton
2. Międzykontynentalna	2 560 — 4 800 „	81 „
3. Transkontynentalna	1,200 — 2,560 „	40 „
4. Kontynentalna	320 — 160 „	20 „
5. Lokalna	160 — 800 „	13 „

Rodzaj trasy, a przede wszystkim jej długość decyduje o typie samolotu do eksploatacji. Należy stwierdzić, że istnieje tendencja do zwiększania ciężaru całkowitego samolotu. Jedną z zasadniczych przyczyn jest dążenie do zwiększania ilości miejsc pasażerskich lub ciężaru handlowego. Rozmiary samolotów i ich ciężar wpływają na wielkość lotnisk, rozmiary dróg startowych i rodzaj nawierzchni. Drugim elementem charakterystyki samolotu, decydującym o wielkości lotniska jest szybkość. W celu osiągnięcia większej szybkości konstruktorzy starają się wykreślić możliwie czysty rysunek aerodynamiczny skrzydeł, zmniejszając je i uzyskać duże obciążenia na m² powierzchni nośnej. W ten sposób długość dróg startowych ulegała ciągłemu powiększaniu. Zjawisko to przybrało w okresie wojny i w bezpośrednich latach powojennych niepokojące rozmiary. Użytkownicy samolotów stawali ciągle wobec konieczności zwiększania i przebudowywania lotnisk. Ogromne su-

my, wydatkowane na budowę portów lotniczych, w ciągu niewielu lat stawały się sumami „wrzuconymi w błoto". Londyn na przykład, co kilka lat staje wobec konieczności rozpoczynania budowy nowego lotniska. Inne lotniska przebudowują istniejące urządzenia z tym skutkiem, że osiąga się niewłaściwy i skomplikowany układ przestrzenny portu. To zjawisko zwłaszcza silnie występowało w Niemczech.

Zasadniczo można przeprowadzić podział samolotów komunikacyjnych na trzy grupy: do lotów dalekodystansowych, średniodystansowych i krótkodystansowych. Każda z tych grup, przechodząc od dalekodystansowej do krótkodystansowej ma właściwe dla niej zmniejszające się ciężary całkowite, ilość miejsc pasażerskich, szybkość i długość startu i lądowania. Należy przy tym stwierdzić, że wytworzona ostatnio reakcja przeciw ciągłemu zwiększaniu długości startu samolotu znalazła swój wyraz w najnowszych typach samolotów, które posiadają start znacznie skrócony. Można sądzić, że dalsze zwiększanie rozmiarów samolotu nie będzie wymagało znaczniejszego zwiększania wymiaru lotnisk.

W celu skrócenia drogi startowej zastosowano już szereg specjalnych pomysłów. Zaliczyć tu należy hamulce hydrauliczne działające na koła, hamulce powietrzne, umieszczone w skrzydłach, kontrrotację śmigieł. Wynaleziono również kilka sposobów, umożliwiających krótszy start ciężkich i b. naładowanych samolotów. Przeważnie są to różnego rodzaju rakiety, umocowane do skrzydeł samolotu. Wybuchy ich przyspieszają start. Najczęściej stosowaną jest tzw. JATO. W Związku Radzieckim przeprowadzono szereg pomyślnych prób z odwrotnym stosowaniem rakiet, tj. do skracania drogi lądowania, gdy rakiety działały jako hamulce. Jako inny czynnik skracający długość startu zalecane jest zwiększanie ilości i mocy silników. Do bardziej oryginalnych pomysłów należy zaliczyć rodzaj siodła, umieszczonego na drodze startowej i poruszanego przez dość skomplikowany aparat. Samolot był umieszczony na tym siodle — (nie posiadał on podwozia) i szybkość, potrzebna do oderwania się od ziemi, była uzyskiwana przez poruszające się siodło. Lądowanie odbywało się w sposób analogiczny — samolot kładł się na siodło, poruszając się z tą samą co ono szybkością.

Na wielkość lotniska wpływa prócz tego położenie geograficzne. Lotniska położone wyżej poziomu morza wymagają dłuższych dróg startowych, gdyż zmniejszona gęstość powietrza, związana z wysokością, powoduje pogorszenie warunków wznoszenia samolotu. Podobnie w krajach tropikalnych długość dróg startowych musi być powiększona ze względu na zmniejszenie gęstości powietrza.

Wreszcie elementem wpływającym na wielkość lotniska, a wynikającym zarówno z rodzaju obsługi lotniczej jak i ze względów technicznych, jest natężenie ruchu samolotów. Zwłaszcza w dużych miastach o dużym nasileniu ruchu lotniczego stanowi to poważny problem. Problem ten rozwiązywany jest przy pomocy udoskonalonych metod kontroli ruchu i właściwego rozplanowania lotniska. Jednak w wielu przypadkach jedynym sposobem pozostaje wybudowanie dodatkowych, równoległych dróg startowych.

Dotychczasowa teoria budowy lotnisk nakazywała konstruowanie dróg startowych położonych na kilku kierunkach. Wynikało to z właściwości samolotów, które nie mogły lądować przy zbyt silnym, bocznym wietrze. Kierunek dróg startowych, biorąc pod uwagę panujące w danej okolicy wiatry, uwzględniał tę właściwość samolotów. Ostatnio jednak znaczna część konstruktorów wypowiada się za budową jednokierunkowych dróg startowych. Takie rozwiązanie uprości szereg problemów i wpłynie na znaczne zmniejszenie rozmiarów lotniska. Umożliwione ono zostało przez postęp techniczny samolotów, przede wszystkim przez wzrost rozmiarów samolotu i przez zastosowanie trójkołowych, a nawet czterokołowych podwozi, zapewniających większą stabilność samolotu podczas rolowania.

Według standartów, zalecanych przez Międzynarodową Organizacją Lotnictwa Cywilnego (ICAO), rozmiary dróg startowych powinny zależeć od rodzaju obsługi lotniczej samolotów i wynosić:

Klasa lotniska	Rodzaj obsługi komunikacyjnej	Rozmiary dróg startowych	
		długość	szerokość
F	pomocnicza	1050 m	30 m
E	lokalna	1260 „	45 „
D	pospieszna	1510 „	45 „
C	„de luxe"	1770 „	45 „
B	międzynarodowa	2100 „	60 „
A	międzynarodowa posp.	2620 „	60 „

Wielkie ośrodki o różnych rodzajach ruchu lotniczego są wyposażone w kilka lotnisk, z których każde jest przeznaczone do obsługi innego rodzaju ruchu. Będą więc lotniska międzynarodowe średnio lub dalekodystansowe, ewentualnie lotniska dla ruchu transatlantyckiego oraz lotniska dla ruchu krajowego. Ostatnio wśród sfer lotnictwa cywilnego przejawia się dążenie do wyodrębnienia ruchu towarowego na osobne lotniska. Wynika to z ogromnego w okresie po II wojnie światowej wzrostu przewozu towarów oraz ze specyficznych wymagań obsługi tego rodzaju ruchu i specjalnego rodzaju sprzętu lotniczego. Porty towarowe pozbawione są wszelkich kosztownych urządzeń pasażerskich, zaopatrzone są natomiast w specjalne urządzenia do szybkiego załadunku i wyładunku oraz w pomieszczenia dla magazynowania towarów. Wreszcie od dwóch lat powstaje specjalna grupa lotnisk przeznaczonych dla helikopterów, zajmujących się lotami taksówkowymi w obrębie niewielkiego obszaru lub obsługą bliskich ośrodków.

Ciekawym zagadnieniem jest przeistaczanie portów cywilnych w lotniska wojskowe. Zasadniczymi cechami lotnisk wojskowych jest rozproszenie i ukrycie budynków i urządzeń oraz lokalizacja lotniska z dala od osiedli ludzkich. Porty

cywilne powinny być budowane w ten sposób, aby możliwe było przekształcenie ich do celów wojskowych. Nauka radziecka i amerykańska są zgodne w tym punkcie. Natomiast fachowcy radzieccy uważają za wskazane przeprowadzanie zamiany lotnisk wojskowych, w czasie pokoju, na lotniska cywilne — oczywiście po przeprowadzeniu koniecznych zmian w urządzeniach *).

Lotniska rozbite na różne klasy, zależnie od wielkości i rodzaju ruchu, stawiają specjalne wymagania lokalizacyjne, różne dla każdej grupy. Zasadniczym wymaganiem wynikającym z potrzeb transportowych jest lokalizacja możliwie blisko punktu wyjazdowego i docelowego pasażera i ładunku. Szybkość jest najważniejszą atrakcją przewozu lotniczego. Na czas trwania podróży lotniczej składa się również czas, potrzebny na dojazd na lotnisko. Stąd wynika tendencja zbliżania lotniska do centrum miasta. Ta zasadnicza tendencja lokalizacyjna, wynikająca z uwzględnienia potrzeb komunikacyjnych, ma niejednakowe znaczenie dla różnego typu lotnisk. Dla lotnisk obsługujących ruch krajowy, krótkodystansowy będzie to wymaganie imperatywne. Lotniska helikopterów muszą być lokalizowane w samym centrum ośrodków miejskich. Natomiast dla lotnisk ruchu dalekodystansowego odległość od miasta nie gra roli tak zasadniczej.

Zmniejszenie roli bliskości od miasta lotnisk dalekodystansowych jest szczególnie ważne ze względu na duże rozmiary tego rodzaju lotnisk i trudności znalezienia odpowiednich terenów w bezpośrednim sąsiedztwie miasta. Lotniska dla ruchu towarowego mogą być lokalizowane nieco dalej biorąc pod uwagę, że przewóz towarów naziemnymi środkami komunikacji jest z zasady dłuższy niż przewóz osób.

Odległość lotniska od miasta ma znaczenie, z omawianego w tej chwili punktu widzenia, tylko jako funkcja czasu zużywanego na dojazd. Dlatego nieraz lotniska położone dalej, lecz posiadające lepsze połączenie z miastem, należy uważać za lepiej zlokalizowane od położonych blisko, lecz posiadających utrudniony dojazd. Właściwe rozwiązanie problemu dojazdu do lotniska ma znaczenie kapitalne. Port lotniczy, będący punktem przejściowym z naziemnych środków transportu na powietrzny i odwrotnie, powinien być możliwie dobrze związany z naziemną siecią komunikacyjną. Przy lokalizacji należy uwzględniać w miarę możności ten czynnik. Zwłaszcza dużą wagę posiada połączenie portu lotniczego z miastem przy pomocy autostrady, przewidzianej dla szybkiego ruchu samochodów. Porty komunikacji lokalnej i krajowej powinny mieć połączenie z siecią komunikacji miejskiej, np. kolejami dojazdowymi, szybką koleją miejską itp. Również komunikacja między poszczególnymi portami, przeznaczonymi dla różnych rodzajów ruchu, powinna być ułatwiona. Ważne jest umożliwienie szybkiego i łatwego przesiadania z samolotu międzynarodowego na samolot sieci krajowej. Dla dużych lotnisk, położonych dalej od miasta proponuje się ostatnio wprowadzenie dowozu helikopterami.

Punkt widzenia gospodarki przestrzennej miasta nie zawsze pozwoli na zrealizowanie dezyderatów czysto komunikacyjnych.

Szereg względów przemawia za oddaleniem lotniska od miasta. Do najważniejszych należy zaliczyć: ograniczanie przez lotnisko możliwości rozwoju przestrzennego miasta, ograniczanie rodzaju zabudowy, wygody mieszkańców.

Niewłaściwa lokalizacja lotniska, stawiająca je na kierunkach rozbudowy miasta, wypacza strukturę urbanistyczną. Z tego powodu wskazana jest raczej lokalizacja w dalszej odległości i w punktach klinowych w stosunku do arterii komunikacyjnych, idących w kierunku miasta. W ten sposób uniknie się kolizji z rozbudową, idącą przeważnie wzdłuż głównych linii komunikacyjnych.

Ograniczenie zabudowy wynika z konieczności oczyszczania okolic lotniska z przeszkód, mogących stanowić niebezpieczeństwo dla ruchu samolotów. W tym zakresie nie ma ustalonej jednolitej praktyki. W każdym razie ograniczenie zabudowy przylegającej do lotnisk mniejszych jest naturalnie mniej dotkliwe dla miasta. Stąd jeszcze jeden powód do bliższego lokalizowania portów lotniczych dla sieci krajowej.

Przyjmuje się, że zasadniczym wymaganiem jest wysokość lotu w rejonie miast i osiedli 300 metrów nad najwyższą przeszkodą w promieniu 600 metrów od samolotu, w przypadku innych rejonów — 150 metrów, z wyjątkiem dużych przestrzeni wodnych i mało zaludnionych okolic. Strefa lotniska poza ograniczeniem wysokości zabudowy bliższej i dalszej wymaga oczyszczenia bliskiego rejonu od linii telefonicznych, linii wysokiego napięcia itp. Ponieważ tendencją rozwoju nowoczesnych samolotów jest bardzej ostry kąt wznoszenia się i opadania, strefa ograniczeń zabudowy ma również tendencję do rozszerzenia się. Według zaleceń ICAO powinna ona wyglądać dla różnych klas lotnisk w postaci kręgu na wysokości 45 m ze środkiem, leżącym w środku terenów lotniska i o promieniu następującym:

Klasa A	—	3900 metrów
B	—	3450 „
C	—	3000 „
D	—	2550 „
E	—	2100 „
F	—	1800 „
inne małe lotniska	—	1500 „

*) B. E. Charkow „Nowoje w planirowke aerodromow". Moskwa, 1946.

Strefa ograniczeń mierzona jest dalej przy pomocy stożkowatego kręgu liczonego od granic kręgu poziomego, podanego powyżej. Miarą jego jest stosunek wysokości do długości jak 1:20. Jego granice sięgają dla lotnisk różnych klas według zaleceń ICAO:

klasa	A	—	2100 metrów
	B	—	„ „
	C	—	1500 „
	D	—	„ „
	E	—	„ „
	F	—	„ „
i inne małe lotniska			900 „

Wreszcie najważniejsze ograniczenia wynikają na linii dróg startowych w tzw. strefach podejścia. Długość tych stref wynosi 3.000 m, licząc od punktu odległego 60 m od końca drogi startowej. Jeszcze większe ograniczenie przyjmuje się dla dróg startowych, przeznaczonych do lądowania według przyrządów. Rozciąga się ono do odległości 12 km. Wysokość ograniczająca ma się do długości jak 1:50 dla długości 3 km i 1:40 dla długości 12 km, czyli na końcu dwunastokilometrowego pasa będzie wysokość 30 metrów. Dla krótkich dróg startowych stosunek ten wynosi 1:20.

Według źródeł radzieckich stosunek ten powinien wynosić 1:15 lub 1:20. Szerokość stref podejścia wynosi 300 metrów przy drodze startowej i 1.200 metrów przy końcu odcinka 3 km, a 4.800 m przy odcinku 12 km. Dla niższych klas lotnisk szerokość strefy podejścia jest odpowiednio mniejsza. Fachowcy radzieccy określają ją na 200 — 250 metrów. Cytowany już ob. Charkow ustala konieczność ograniczeń zabudowy z podziałem na trzy zony dla normalnych warunków lotu.

Zona a = 0 — 2,5 km od środka drogi startowej. Niedopuszczalna jest wszelka zabudowa.

Zona b = 2,5 — 5,0 km, czyli strefa ograniczona linią, idącą z końca drogi startowej w stosunku długości do wysokości 1:100. Linia ta nie może się przecinać z linią pionową, idącą ze środka zabudowy, na wysokości mniejszej niż 50 m. Poniżej tej normy zabudowa jest dozwolona jedynie po uzyskaniu specjalnego zezwolenia.

Zona c = 5 — 10 km. Zabudowa jest dozwolona wg ustalanych norm.

Wreszcie innym ważnym argumentem przemawiającym przeciw lokalizacji lotnisk w odpowiedniej bliskości terenów mieszkalnych jest spokój i komfort mieszkańców. Odgłosy, wydawane przez silniki lotnicze wpływają b. ujemnie na wartość mieszkań w bliskości lotniska i na samopoczucie ich lokatorów. Co do samolotów odrzutowych głosy są podzielone, czy dźwięk wydawany przez nie jest silniejszy od hałasu powodowanego przez silnik klasyczny.

Jako ogólne sformułowanie zawartych w tym artykule rozważań można podać, że punkt lokalizacji lotniska musi być kompromisem między wymaganiami komunikacji i wymaganiami gospodarki przestrzennej miasta.

Z punktu widzenia komunikacji najważniejsza jest odległość portu lotniczego od centrum miasta albo od biura miejskiego przedsiębiorstwa przewozów lotniczych. Ilustruje to następująca tablica:

Kraj	Miasto	Lotnisko	Odległość
W. Brytani.	Glasgow	Prestwick	48 km
„	Londyn	Croydon	19 „
„	„	Northold	24 „
Belgia	Bruksela	Haren	8 „
Grecja	Ateny	Hassani	6,5 „
Turcja	Istambuł	Yeszikoy	12 „
Francja	Marsylia	Marignane	21 „
Irak	Bagdad	Bagdad West	1,6 „
Iran	Teheran	Mehrabad	8 „
Egipt	Kair	Almaza	11 „

Przykładem, jak przewidująco należy podchodzić do lokalizacji i budowy nowych lotnisk, są dwie największe budowy tego rodzaju, prowadzone obecnie w USA i w W. Brytanii. Idlewild, port lotniczy New Yorku, wznoszony kosztem 72 milionów dolarów, pomyślany dla ruchu 300 lądowań i startów na godzinę, dla przepustowości 30.000 pasażerów dziennie, o długości głównej drogi startowej 3.600 m, już obecnie, jeszcze przed ukończeniem, okazuje się zbyt mały dla ruchu przewidywanego w najbliższym czasie. Zaznaczyć należy, że Idlewild leży w odległości 35 minut jazdy samochodem z centrum New Yorku. Innym przykładem planowania z rozmachem lecz mimo to z brakiem dostatecznej perspektywy jest Heathrow, port lotniczy Londynu, projektowany dla samolotów o wadze przeszło 160 ton, który również został zaplanowany w sposób „zaniżony". Dzięki brakowi odpowiedniej dalekowzroczności w planowaniu ogromne sumy pieniędzy zostały w obu przypadkach użyte niewłaściwie. Natomiast budowa wielkiego, nowoczesnego lotniska dla Moskwy jest przykładem szczęśliwych rozwiązań konstrukcyjnych i właściwego przewidywania.

Dr inż. MIECZYSŁAW BESSAGA

W SPRAWIE MIERNIKÓW SŁUŻBY DROGOWEJ PKP

(Artykuł dyskusyjny)

Autor rozpatruje niektóre ważniejsze grupy wydatków Służby Drogowej — wprowadzając jako miernik zmodyfikowaną z uwagi na nasilenie ruchu długość torów. Na podstawie tego miernika można nie tylko porównywać koszty jednostkowe w poszczególnych okręgach, ale również przeprowadzać racjonalny podział odnośnych wydatków na niezależne i zależne od ruchu.

W artykule umieszczonym w numerze czerwcowym i lipcowym „Przeglądu Komunikacyjnego" (rok 1950) była omawiana przeze mnie sprawa wpływu różnych czynników eksploatacyjnych i innych na kształtowanie się ważniejszych grup wydatków poszczególnych służb; między innymi została tam poruszona również sprawa mierników Służby Drogowej, oczywiście tylko w sposób ogólny i szkicowy. Obecnie mam zamiar omówić tę kwestię w sposób dokładniejszy, i — o ile to możliwe — bardziej przystępny dla ogółu czytelników.

Warto zaznaczyć, że zastosowana przy rozpatrywaniu niniejszego szczegółowego problemu ogólna metoda ma znaczenie obszerniejsze, a zatem może być użyta nie tylko w odniesieniu do służby drogowej lub kolejnictwa, lecz i do innych przedsiębiorstw komunikacyjnych. Mamy tu mianowicie problem oceny ekonomicznej działalności pewnego przedsiębiorstwa, gdy na wydatki tych działów wpływa nie jeden lecz dwa lub więcej charakterystycznych czynników (wskaźników).

Wydatki Służby Drogowej — jak powszechnie wiadomo — są w dużym stopniu niezależne od wielkości ruchu (wyrażonej np. w ilości pociągokilometrów lub brutto-tonokilometrów rocznie); znaczny wpływ wywierają tu czynniki atmosferyczne, powodując stopniowe zużywanie się i niszczenie urządzeń drogowych oraz konieczność ich naprawy czy wymiany.

Stąd ważną rolę przy kształtowaniu się wydatków drogowych odgrywa ilość odnośnych urządzeń, która jest w przybliżeniu proporcjonalna do długości linii lub torów. Dotychczas jako główny miernik wydatków służby drogowej brano pod uwagę tzw. długość zastępczą wszystkich torów. Wielkość tę otrzymujemy, dodając do faktycznej długości linii eksploatowanych pewien określony procent (75%) drugich torów na szlaku oraz pewien procent (30%) torów stacyjnych.

Długość zastępcza L_z wyraża się zatem wzorem:

$$L_z = L + 0{,}75\ L_d + 0{,}3\ L_s \quad \ldots \quad (1$$

L — długość linii eksploatowanych w km,

L_d — długość drugich torów na szlaku w km,

L_s — długość torów stacyjnych w km (łącznie z torami bocznicowymi, utrzymywanymi przez PKP).

Długość zastępcza L_z stanowi istotnie jeden z najważniejszych czynników, wpływających na rozchody służby drogowej — jednakże i wpływu intensywności ruchu nie powinno się w danym wypadku pomijać. W jaki sposób wpływ ten można by uchwycić, wyjaśnię przy rozpatrywaniu kolejnych pozycji rozchodowych.

PERSONEL KIEROWNICTWA SŁ. DROGOWEJ

W obecnym układzie budżetowym jest to podgrupa 540, odpowiadająca § 1 i 1a Rozdziału 2 poprzednio obowiązującego schematu. Wedle opinii Komisji badania kosztów własnych, uzgodnionej z przedstawicielem Służby Drogowej, jest to wydatek w 75% niezależny od ruchu, a w 25% zależny od przebiegu pociągów.

Załóżmy na razie, w celu uproszczenia, iż część niezależna od ruchu jest równa zależnej, czyli że obie wynoszą po 50% oraz że część niezależna od ruchu jest proporcjonalna do długości zastępczej torów L_z. W takim razie podział globalnej sumy wydatków W, uwzględniający w równej mierze długość zastępczą torów L_z oraz przebieg pociągów C jest rzeczą prostą. Wystarczy połowę sumy W podzielić proporcjonalnie do jednego, drugą zaś połowę proporcjonalnie do drugiego czynnika.

Podział ten przeprowadzono w tablicy I według danych za rok 1948 i 1949, przyjmując, iż globalna suma rozpatrywanych wydatków w obu tych okresach wynosiła 100. W tablicy uwidoczniono wielkości procentowe długości zastępczych L_z oraz przebiegu pociągów C w poszczególnych DOKP — dalej wynikające z podziału (przeprowadzonego powyżej) „wydatki teoretyczne" W^t, które są średnimi arytmetycznymi (połowami sum) wielkości L i C. Ponadto wykazano w tablicy wydatki faktyczne W_f — w% od globalnej sumy dla całej sieci i różnice między wydatkami faktycznymi a teoretycznymi — $r = W_f - W^t$. Przeciętne odchylenie wydatków teoretycznych od faktycznych stanowi suma różnic r (branych jako wielkości bezwzględne tj. bez znaku) dzielona przez ilość okręgów dyrekcyjnych — w naszym przypadku 10.

Gdyby uwzględnić przy podziale wydatków W tylko jeden czynnik, a mianowicie długość zastępczą L_z, różnice r byłyby następujące:

Gdańsk	— 0,99	(+ 0,33)
Kraków	+ 2,31	(+ 2,24)
Łódź	+ 2,30	(+ 2,81)
Poznań	— 2,74	(— 1,71)
Warszawa	+ 1,28	(+ 1,56)
Katowice	+ 1,55	(+ 1,38)
Lublin	— 1,69	(— 1,65)
Olsztyn	— 1,26	(— 1,26)
Szczecin	— 0,88	(— 2,70)
Wrocław	+ 1,56	(— 1,00)

Liczby bez nawiasów odnoszą się do roku 1949 z nawiasami do roku 1948. Z tych różnic wynika odchylenie przeciętne 1,51 (1,66), około dwa razy

większe niż przy uwzględnieniu dwóch czynników sposobem zastosowanym w tablicy I.

TABLICA I

Wydatki osobowe służby drogowej 1949 (1948)

Wyszczególnienie	Gdańsk	Katowice	Kraków	Lublin	Łódź	Olsztyn	Poznań	Szczecin	Warszawa	Wrocław
Długość zastępcza torów Lz (w %)	14,03	10,85	7,01	7,94	8,45	6,51	14,79	8,42	7,83	14,17
Przebieg pociągów C (w %)	12,95 (13,98)	15,85 (16,52)	8,45 (8,41)	7,45 (8,61)	13,10 (14,87)	3,78 (3,48)	11,63 (11,25)	5,17 (6,08)	8,29 (8,85)	13,93 (10,95)
Wydatki teoretyczne Wt 0,5 Lz + 0,5 C	13,49 (14,00)	13,35 (13,68)	7,73 (7,72)	7,69 (7,28)	11,77 (11,65)	5,15 (4,99)	13,21 (13,02)	7,29 (7,45)	8,06 (7,84)	13,25 (12,5)
Wydatki faktyczne Wf (w %)	13,04 (14,16)	12,40 (12,23)	9,31 (9,25)	6,25 (6,29)	10,75 (11,26)	5,25 (5,25)	12,05 (13,08)	7,54 (5,42)	9,11 (9,49)	14,50 (13,17)
Różnice r = Wf — Wt	— 0,45 (+ 0,16)	— 0,95 (— 1,45)	+ 1,58 (+1,53)	— 1,44 (— 0,99)	— 1,02 (— 0,40)	+ 0,10 (+ 1,26)	(— 1,16) (+ 0,06)	+ 0,25 (— 1,53)	+ 1,05 (+ 1,55)	+ 1,05 (+ 0,61)
Kosztu jednostkowe Wf : Wt	0,967 (1,026)	0,929 (0,894)	1,204 (1,198)	8,813 (0,876)	0,908 (0,906)	1,019 (1,002)	0,912 (1,007)	1,034 (0,789)	1,130 (1,198)	1,079 (1,049)

Jeżeli chodzi o wyznaczenie kosztów jednostkowych przypadających na jednostkę miernika oraz o porównanie między sobą dyrekcji, która z nich pracuje gorzej (rozrzutniej) a która oszczędniej lub jeśli chodzi o zorientowanie się, w których okręgach jakieś specjalne okoliczności przyczyniają się do wybitnego zwiększenia lub zmniejszenia kosztu przeciętnego, wygodniej jest mieć do czynienia z jednym miernikiem zastępczym (złożonym) niż z dwoma pojedynczymi. Miernik zastępczy powinien odpowiednio uwzględniać oba mierniki podstawowe (pojedyncze). W danym przypadku jako taki miernik wprowadzę „zmodyfikowaną z uwagi na gęstość pociągów długość L_m". Sposób jej obliczenia przy jednakowym wpływie długości zastępczej L_z oraz przebiegu pociągów C przedstawiono poniżej na szczegółowym zresztą fikcyjnym przykładzie:

Długość zastępcza torów w okręgu I L_1 = 1200 km
„ „ „ w całej sieci L = 15000 „
Ilość pociągo-km rocznie w okręgu I C_1 = 14000000
„ „ „ w całej sieci C = 120000000 „

Gęstość ruchu tj. ilość pociągo-km, przypadająca na 1 km zastępczy w okręgu I.

$$g_1 = \frac{C_1}{L_1} = \frac{14000000}{1200} = 11666 \quad \ldots \quad (2a)$$

Gęstość ruchu na całej sieci

$$g = \frac{C}{L} = \frac{120000000}{15000} = 8000$$

Stosunek gęstości ruchu w okręgu I do gęstości przeciętnej

$$S_1 = \frac{g_1}{g} = \frac{11666}{8000} = 1,4583 \quad \ldots \quad (2b)$$

Długość zmodyfikowana, obliczona wzorem

$$L_{m_1} = 0,5\ L_1 + 0,5\ L_1\ S_1 \quad \ldots \quad (2c)$$

$$L_{m_1} = 600 + 600 \times 1,4583 = 600 + 875 = 1475$$

Jak z powyższego wynika, połowę długości zastępczej uwzględniamy bez zmiany, drugą zaś połowę zwiększamy lub zmniejszamy odpowiednio do gęstości ruchu. Miarodajny jest tu stosunek gęstości ruchu w danym okręgu do gęstości przeciętnej na całej sieci. W okręgu I gęstość ta była wyższa od przeciętnej, wskutek czego obliczona długość zmodyfikowana L_m okazała się większa od pierwotnej długości zastępczej L_1

Weźmy pod uwagę okręg II o tej samej długości L = 1200 km, ale z wybitnie mniejszą ilością pociągokilometrów C_1 = 4.800.000 km, a zatem o gęstość ruchu 4000 pociągo-km na jeden kilometr zastępczy. Jest to gęstość dwa razy mniejsza od pierwotnej długości zastępczej.

zmodyfikowana L_{m_1} = 900 km, tj. o 25% mniej o pierwotnej długości zastępczej.

Oczywiście przy obliczaniu długości zmodyfikowanych można założyć, że wpływ długości L_z jest większy np. 3 razy niż wpływ pociągo-km C, czyli że 75% odnośnych wydatków zależy od L_z a tylko 25 od C.

W tym przypadku otrzymamy L_m z wzoru

$$L_{m_1} = 0,75\ L_1 + 0,2\ L_1\ S_1 \quad \ldots \quad)$$

Zatem dla okręgu I — 900 + 300 × 1,4583 = = 1337,5

dla okręgu II — 900 + 300 x 0,5 = 1050

Przy zastosowaniu wzoru (3) różnice między długością zmodyfikowaną L_m a pierwotną długością są oczywiście znacznie mniejsze niż przy użyciu wzoru (2c).

Wyznaczanie długości zmodyfikowanych L_m ułatwia tablica II. Zestawiono w niej współczynniki przez które należy pomnożyć pierwotną długość (zast.) L_z , aby otrzymać długość zmodyfikowaną L_m — zależnie od gęstości ruchu dla całej sieci i w danym okręgu (odcinku).

TABLICA II

Współczynniki, przez które należy pomnożyć długość pierwotną (zastępczą) L_z w celu uzyskania zmodyfikowanej z uwagi na gęstość pociągów długości L_m

alt. A) wpływ długości L_z i pociągo-km.

C jednakowy współczynnik $= 0{,}5 + 0{,}5 \frac{g_i}{g}$

Gęstość ruchu na sieci (g) w poc-km na 1 km zast.	Gęstość g_i w pociąg-km na 1 km zast. w danym okręgu (na danym odcinku)								
	2000	3000	4000	5000	6000	7000	8000	9000	10 000
5000	0,70	0,80	0,90	1,00	1,10	1,20	1,30	1,40	1,50
6000	0,666	0,75	0,833	0,917	1,000	1,083	1,166	1,250	1,333

alt. B). Wpływ długości L_z trzy razy większy niż wpływ pociągo-km.

C współczynnik $= 0{,}75 + 0{,}25 \frac{g_i}{g}$

5000	0,85	0,90	0,95	1,00	1,05	1,10	1,15	1,20	1,25
6000	0,833	0,875	0,917	0,958	1,00	1,042	1,083	1,125	1,167

Przykład zastosowania tablicy II

Długość zastępcza w okręgu II $L_z = 850$ km

Gęstość ruchu na sieci około 6000 pc-km/km

Gęstość ruchu w okręgu około 9500 pc-km

Współczynnik wyznaczony alternatywą A (średni między 1,250 a 1,333) okrągło 1,29

Stąd długość zmodyfikowana

$L_m = 850 \times 1{,}29 = 1096$ km

Łatwo wykazać, że koszty jednostkowe przypadające na jednostkę miernika „długość zmodyfikowana L_m" obliczonego wzorem 2c (alt. A) otrzymamy z tablicy I dzieląc wydatki faktyczne przez teoretyczne oraz mnożąc ten iloraz przez koszt jednostkowy dla całej sieci.

Odnośny dowód przeprowadzam w niniejszej uwadze:

Niech wydatek dla całej sieci wynosi W, dla danego okręgu W_i, odpowiednie długości (niezmodyfikowane) $L - l_i$, przebiegi pociągów $C - C_i$, to miernik dla całej sieci wynosi $L_m = L$, zaś dla okręgu:

$$L_{m_i} = 0{,}5\, l_i + 0{,}5\, L_i \times [C_i / L_i : C / L]$$
$$= 0{,}5 \frac{l_i}{L} + 0{,}5 \frac{C_i}{C} \cdot L$$
$$= \frac{L}{100} \left[0{,}5 \frac{l_i}{L} \cdot 100 + 0{,}5 \frac{C_i}{C} \cdot 100\right]$$
$$= \frac{L}{100} \cdot W_i$$

A więc: długość zmodyfikowana L_{m_i} równa jest wydatkowi teoretycznemu W- pomnożonemu przez czynnik $\frac{L}{100}$

Koszt jednostkowy w okręgu w odniesieniu do jednostki miernika, tj. na 1 km długości zmodyfikowanej będzie.

$$K_i = \frac{W_i}{L_m} = \frac{W_i}{W_t} \left[L / 100 \right]$$

a że $W_i = W_t \cdot \frac{W}{100}$, mamy

$$K_i = \frac{W_t}{W_t} \cdot \frac{W}{L}$$

czyli słowami koszt jednostkowy w okręgu równa się kosztowi jednostkowemu w sieci $\left(\frac{W}{L}\right)$ mnożonemu przez stosunek wydatków faktycznych do teoretycznych.

Ponieważ chodzi raczej o porównanie dyrekcyj między sobą, a nie o wielkość bezwzględną kosztu jednostkowego, możemy założyć, iż wielkość tego kosztu dla całej sieci wynosi jednostkę. Wówczas koszty jednostkowe w okręgach w r. 1949 (1948) przedstawiają się w sposób uwidoczniony w tablicy I.

Najgorzej wygląda w tym zestawieniu Dyrekcja Krakowska — możliwe iż wpływa na to podgórski i górzysty teren — oraz Warszawska, najlepiej Lubelska. Zwiększenie kosztów jednostkowych w r. 1949 w porównaniu z rokiem 1948 występuje w DOKP Szczecin, zmniejszenie w DOKP Poznań.

WYDATKI NA BIEŻĄCE UTRZYMANIE TORU

Wydatki te stanowią konto 5440 nowego układu, odpowiadające pozycji I § 4 Rozdziału 2 układu poprzednio obowiązującego. Na kształtowanie się tych wydatków wpływa prócz długości linii w dużej mierze praca parowozów.

Zależność wspomnianych wydatków od pracy parowozów w terenie nizinnym jest niewątpliwa, jednak i w terenie podgórskim i górskim, gdzie występują większe spadki, praca parowozów stanowi w danym przypadku dość dobry miernik przybliżony pod warunkiem, że ruch na liniach w obu kierunkach (pod górę i w dół) jest mniej więcej równy.

Jak wiadomo z fizyki, pracę mierzymy zazwyczaj kilogramometrami — przy wyznaczaniu pracy parowozów w całej sieci lub w pewnym okręgu dyrekcyjnym jest to za mała jednostka miary; wygodniej operować tu tonokilometrami pracy. W celu wyznaczenia pracy parowozu należy siłę pociągową parowozu lub równoważny jej opór ruchu pociągu pomnożyć przez wykonaną drogę. Opór parowozu i wagonów zależy od szybkości technicznej pociągów — opór przy ruchu pociągu otrzymamy mnożąc ciężar parowozu przez współczynnik oporu przy poruszaniu się parowozu i dodając do tego iloczynu ciężar wagonów pomnożony przez odpowiedni współczynnik oporu.

Współczynniki oporu wyraża się w kilogramach na tonę, np. wyrażenie 8 kg/t oznacza, iż dla poruszenia 1 tony trzeba zużyć siłę 8 kg. W tablicy III zestawiono współczynniki oporu parowozów i wagonów oddzielnie dla ruchu osobowego i towarowego, obliczone wzorami prof. A. Czeczotta (umieszczonymi w dziele „Obrachunek kosztów własnych przewozów na kolejach żelaznych", inż. A. Krzyżanowskiego str. 421). Na podstawie tych współczynników oraz znanego ciężaru parowozów i wagonów, wreszcie przebiegu pociągu, łatwo wyznaczyć pracę parowozu.

Przykład:

Ciężar parowozu 120 ton,

Ciężar (brutto) wagonów 1250 ton,

Szybkość techniczna 28 km/godz.

Przebieg pociągu 80 km

(pociąg towarowy).

Opór parowozu 120 ton × 8,903 kg/t = 1,068 t

Opór wagonów 1250 ton × 2,681 kg/t = 3,355 t

Razem 4,423 t

Praca parowozu 4,423 t × 80 km = 353 t. km

Współczynniki oporu w tabl. III odnoszą się do pracy parowozu na liniach prostych i poziomych; na łukach i wzniesieniach opór się zwiększa, na spadkach (jazda w dół) natomiast ulega zmniejszeniu; po przekroczeniu pewnej granicy zachodzi potrzeba hamowania pociągu, co działa na tor niekorzystnie. W warunkach przeciętnych odnoszących się do całej sieci PKP zwiększenie współczynników oporu wywołane wzniesieniami i krzywiznami wynosi około 1,2 kg/t; w okręgach i liniach nizinnych jest to zwiększenie oczywiście mniejsze, w okręgach z liniami górskimi rośnie do 4 i więcej kg/t.

Wyznaczenie pracy parowozów dla danej dyrekcji przy pomocy prowadzonej na PKP statystyki da się z łatwością przeprowadzić. Pracę przy poruszaniu wagonów dostaniemy mnożąc przebieg ciężaru brutto przez odpowiedni współczynnik oporu — oczywiście oddzielnie dla ruchu osobowego i towarowego; praca zużyta na poruszanie samych parowozów stanowi iloczyn trzech czynników: (1) przebiegi parowozów, (2) ich przeciętnego ciężaru wynoszącego około 110 ton, wreszcie (3) odnośnego współczynnika oporu.

Przykład

Przebieg ciężaru brutto wagonów w ruchu osobowym (w danym okręgu) 2000000000 km

Ditto w ruchu towarowym 8000000000 „

Przebieg parowozów w ruchu osobowym 5000000 „ parowozo-km.

Ditto w ruchu towarowym 11000000 parowozo-km.

Szybkość techniczna w ruchu osobowym 40 km/godz.

Ditto w ruchu towarowym 30 km/godz.

Na podstawie tych danych (ze statystyki) oraz tablicy III wreszcie przy założeniu dodatkowego oporu trasy, tj. oporu wywołanego charakterem linii, a w szczególności spadkami i krzywiznami o wielkości 1,5 kg/t, wyznaczamy pracę parowozów, jak następuje:

Praca przy poruszaniu parowozów w ruchu osobowym

$$F_{po} = \frac{5000000 \times 110 \times (7,918 + 1,500)}{1000} = 5196400 \text{ t.km}$$

Ditto w ruchu towarowym

$$F_{pt} = \frac{11000000 \times 110 \times (9,4592 + 1,500)}{1000} = 13260532 \text{ t.km}$$

Praca przy poruszaniu wagonów w ruchu osobowym

$$F_{wo} = \frac{2000000000 \times (3,072 + 1,500)}{1000} = 9144000 \text{ t.km}$$

Ditto w ruchu towarowym

$$F_{wt} = \frac{8000000 \times (2,800 + 1,500)}{1000} = 34400000 \text{ t.km}$$

Razem praca parowozów

$$F = 5196400 + 13260532 + 9144000 + 34400000 = 62001032 \text{ t.km}$$

Zakładając, iż połowa wydatków na bieżącą naprawę torów zależy od długości zastępczej wszystkich torów L_z połowa zaś od pracy parowozów F, możemy wprowadzić dla omawianej grupy wydatków jako miernik złożony „zmodyfikowaną z uwagi na nasilenie pracy długość L_{m1}".

Wielkość L_{m_1} wynika z wzoru analogicznego do (2c), a mianowicie:

$$L_{m1} = 0,5\ L_z + 0.5\ I_z \times S_l \quad . . \quad (4)$$

L_z — długość zastępcza

S_l — stosunek nasilenia pracy w danym okręgu

TABLICA III

Współczynnik oporu (w 1 kg/t) w zależności od szybkości technicznej

Wyszczególnienie	Szybkość techniczna w km/godz.										
	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40
Współczynnik oporu parowozów osobowych						7,428	7,516	7,612	7,716	7,828	7,949
Współczynnik oporu parowozów towarowych	8,673	8,720	8,774	8,835	8,903	8,978	9,060	9,150	9,246	9,349	9,459
Współczynnik oporu wagonów osobowych						2,566	2,660	2,757	2,859	2,963	3,072
Współczynnik oporu wagonów towarowych	2,300	2,384	2,476	2,576	2,684	2,800	2,924	3,056	4,193	3,243	3,500

Wyszczególnienie	Szybkość techniczna w km godz.									
	42	44	46	48	50	55	60	65	70	80
Współczynnik oporu parowozów osobowych	8,077	9,213	8,357	8,510	8,670	9,107	9,594	10,131	10,719	10,719
Współczynnik oporu parowozów towarowych	9,576	9,701	9,832	9,970	10,115					
Współczynnik oporu wagonów osobowych	3,184	3,300	3,420	3,543	3,670	4,013	4,360	4,740	5,142	6,016
Współczynnik oporu wagonów towarowych	3,664	3,836	4,016	4,204	4,400					

do przeciętnego nasilenia pracy parowozów dla całej sieci. Przez „nasilenie pracy" rozumiemy tu iloraz pracy parowozów F przez długość zastępczą L_z. Długość zmodyfikowana $L_{mł}$ dałaby się zresztą wyznaczyć przy pomocy tablicy skonstruowanej podobnie jak tablica II.

W obliczeniach przybliżonych czynnik F (praca parowozów) może być zastąpiony czynnikiem „ilość tonokilometrów brutto zastępczych". Wielkość tę otrzymamy, dodając do wykazywanego w statystyce przebiegu ciężaru brutto w pociągach towarowych, łącznie z gospodarczymi — zwiększony o 60% przebieg ciężaru brutto w pociągach osobowych.

Liczba 60% wynika ze szczegółowego obliczenia pracy parowozów, potrzebnej do uzyskania efektu „1000 tkm brutto" w ruchu osobowym i towarowym. W obliczeniu przyjęto przeciętne w pewnych warunkach ciężary parowozów i pociągów, szybkości techniczne oraz stosunek procentowy przebiegu parowozów bez pociągów do przebiegu pociągów. Ostatecznie otrzymano pracę parowozu dla uzyskania wyżej wspomnianego efektu w ruchu osobowym 1,6 razy większą niż w ruchu towarowym. Jeżeli w pewnym okręgu skład pociągów towarowych jest wybitnie mniejszy od przeciętnego, różnica między pracą potrzebną do wykonania 1000 brutto tono-km w ruchu osobowym a pracą potrzebną do wykonania takiej samej ilości tono-km brutto w ruchu towarowym staje się mniejsza od przeciętnej, wobec czego dla uzyskania ilości tono-km brutto zastępczych wystarczy zwiększyć odnośny przebieg brutto w pociągach osobowych nie o 60%, lecz np. o 50%.

Zgodnie ze znanym dziełem rosyjskim Orłowa i Czudowa „Obrachunek i analiza kosztów własnych przewozów kolejowych", dotyczącym kosztów własnych przewozów, ilość tonokilometrów brutto zastępczych możemy otrzymać w inny sposób, dodając do przebiegu brutto wagonów podwojony przebieg brutto parowozów. Otrzymany tym sposobem miernik „tono-km brutto zastępcze" jest mniej więcej proporcjonalny do miernika określonego poprzednio i prowadzi zasadniczo do podobnych rezultatów.

Prócz tono-km brutto zastępczych można wreszcie jako miernik wydatków na nawierzchnię przyjąć ilość zużytego na parowozach paliwa, który ze wzmiankowanych tu mierników (praca parowozów, tonokilometry brutto zastępcze, ilość zużytego paliwa) jest w danym przypadku najlepszy i mógłby ewentualnie rozstrzygnąć odpowiednie badania w przyszłości.

Koszty jednostkowe, wyznaczone analogicznie jak w tablicy I, przedstawiają się dla rozpatrywanej tu pozycji wydatków (bieżąca naprawa toru) w r. 1949 (1948) jak następuje:

Gdańsk	1,079 (1,034)
Kraków	1,141 (1,237)
Łódź	0,687 (0,882)
Poznań	1,021 (0,926)
Warszawa	1,474 (1,789)
Katowice	0,832 (0,616)
Lublin	1,031 (0,820)
Olsztyn	1,145 (1,082)
Szczecin	1,091 (1,074)
Wrocław	0,923 (1,014)

Rzuca się tu w oczy wysoki koszt jednostkowy w dyrekcji warszawskiej, który zresztą w porównaniu z rokiem 1948 uległ pewnej obniżce.

WYMIANA PODKŁADÓW

W danym układzie budżetowym była to pozycja 3 § 4 Rozdziału 2 — obecnie ten wydatek w przeważającej swej części jest traktowany jako remont kapitalny. Na wysokość kosztów jednostkowych wymiany podkładów, np. w odniesieniu do 1 km toru wpływają rozmaite okoliczności, jak gęstość podkładów, ich przeciętny wiek, rodzaj materiału (żelazo lub drzewo), przeciętna trwałość zależna dla podkładów drewnianych od sposobu nasycania, ilość i cena robocizny potrzebnej na wymianę jednej sztuki, wartość odzysku, wreszcie w dość dużej mierze nasilenie pracy ruchowej. Przyjmując, że warunki pracy oraz cechy charakterystyczne podkładów w poszczególnych okręgach są podobne, a przynajmniej niewiele różne, możemy założyć, że 75% omawianych wydatków zależy od łącznej długości wszystkich torów zarówno na szlakach jak i na stacjach, a 25% od pracy parowozów lub ilości zastępczych tono-km brutto. Dla wyznaczenia porównywalnych ze sobą — przynajmniej „z grubsza" kosztów jednostkowych służyć może miernik złożony „zmodyfikowana z uwagi na nasilenie pracy długości torów $L_{m.z}$ " określona wzorem:

$$L_{m_z} = 0{,}75\ L_t + 0{,}25\ L_t \times S_{z_1} \quad . \quad . \quad (5)$$

L_t — długość rzeczywista torów

S_{z1} — stosunek nasilenia pracy parowozów w danym okręgu do nasilenia pracy w całej sieci; jako nasilenie pracy należy tu rozumieć iloczyn pracy parowozów F przez długość wszystkich torów L_t

Koszt jednostkowy obliczony w odniesieniu do wyżej określonego miernika w dyrekcji wrocławskiej stanowi około 40% kosztu przeciętnego dla całej sieci — możliwe, iż leżą tu w większym procencie trwalsze podkłady żelazne. O pozostałych wydatkach Służby Drogowej wspomnę tylko ogólnikowo.

Podgrupa 541 — Koszty ogólnobiurowe powinny być zasadniczo badane przy użyciu analogicznych mierników jak w innych służbach.

Podgrupa 542 — Koszty wspólne Służby Drogowej zawierają szereg specjalnych pozycji, wymagających zastosowania specjalnych mierników.

Podgrupa 543 — Podtorze i mosty.

Orientacyjny miernik może tu stanowić zmodyfikowana z uwagi na nasilenie pracy parowozów długość linii, obliczona podobnie, jak to omówiono przy rozpatrywaniu pozycji „bieżąca wymiana torów" z tą różnicą, iż składnik zależny od nasilenia pracy wyniesie nie 50, lecz około 25 do 35%.

Podgrupa 544 — Nawierzchnia. W obecnym układzie głównym składnikiem tej podgrupy jest konto 5440, omówione poprzednio — wobec czego można tu stosować ten sam miernik.

Podgrupa 545 — Budynki. Używa się tu jako miernika kubatury budynków; dobrze by było przy pomocy odpowiednich współczynników uwzględnić ważniejsze ich rodzaje (budynki stacyjne, magazyny, parowozownie).

Z kapitalnych remontów, obciążających Służbę Drogową, można by wydatki na podtorze i podsypkę traktować analogicznie jak wymianę (kapitalny remont) podkładów.

Jeśli chodzi o rozjazdy, byłoby może wskazane operować pojęciem „zmodyfikowana z uwagi na nasilenie pracy parowozów ilość rozjazdów" — jeżeli to nastręcza trudności, jako orientacyjny miernik może służyć długość zmodyfikowana wyznaczona wzorem (4).

Na zakończenie wspomnę, iż wprowadzone w niniejszych rozważaniach pojęcie „zmodyfikowanej długości" może być podstawą racjonalnego rozbicia pewnych wydatków na część niezależną od ruchu K oraz część zależną K_r w poszczególnych okręgach. Chodzi mianowicie o to, aby przy większym nasileniu ruchu mniejszy procent odnośnej pozycji rozchodowej zaliczać na grupę K_o niż przy nasileniu niższym. Zauważmy, iż długość zmodyfikowana — określona wzorem 2, 3, 4 lub 5 — składa się zawsze z dwóch „członów", z których pierwszy jest niezależnie od ruchu, drugi zaś od niego zależny (gdyż zawiera w sobie współczynnik „S" — związany z wielkością ruchu). Dzieląc odnośną pozycję wydatków na K_o i K_r proporcjonalnie do tych

członów otrzymamy podział czyniący zadość wspomnianemu przed chwilą warunkowi. Najlepiej sprawę tę zilustruje konkretny przykład. Mamy dwa okręgi dyrekcyjne o tej samej długości linii rzeczywistej czy zastępczej L = 1000 km. W pierwszym okręgu nasilenie ruchu (wyrażone np. w ilości pociągokilometrów na 1 km linii) jest dwa razy większe od nasilenia przeciętnego dla sieci — współczynnik S = 2, w drugim zaś nasilenie ruchu jest dwa razy mniejsze od przeciętnego, czyli S = 0,5.

Dla pierwszego okręgu mamy:

$L_{.n} = 500 + (500 \times 2) = 1500$ km

Pierwszy człon stanowi tu $^1/_3$, drugi zaś $^2/_3$ całości. Jeśli ogół odnośnych wydatków wynosi 5000000 zł, to na grupę K_o (koszty niezależne od ruchu) przypadnie $^1/_3$ = 33,3%, tj. 1667000 zł, reszta zaś na K_r (koszty zależne od ruchu).

Dla drugiego okręgu długość zmodyfikowana wyniesie:

$L_{.n_z} = 500 + (500 \times 0,5) = 750$ km

Teraz pierwszy człon stanowi $^2/_3$, a drugi $^1/_3$ całości. Z ogólnej ilości odnośnych wydatków wynoszących np. 3000000 zł, dwie trzecie części czyli 66,6% przypada na grupę K_o tj. 2000000 zł, a tylko 33,3% = 1000000 zł ma K_r.

Jak widzimy w okręgu o stałym ruchu udział procentowy kosztów stałych, a raczej niezależnych od ruchu, w ogólnej sumie wydatków jest znacznie wyższy niż w okręgu o dużym nasileniu ruchu.

FRANCISZEK MAKULEC

ORGANIZACJA SPEDYCJI

(Artykuł dyskusyjny)

Autor zwraca uwagę na wzrastanie wagi zagadnień związanych z czynnościami dowiezienia towaru do punktu załadowania i odwiezienia go z punktu wyładunku, Omawiając następnie zadania spedytora, zwraca uwagę na jego rolę w gospodarce socjalistycznej, która to rola powinna polegać na usprawnieniu wymiany towarowej w narodowej gospodarce.

W dalszej części artykułu autor podaje sposób rozwiązania tego zagadnienia w Związku Radzieckim i próby jego rozwiązania w Polsce. W konkluzji autor opisuje korzyści płynące z należytego rozwiązania zagadnienia czynności spedycyjno-transportowych, korzyści płynące tak dla przewoźników (kolei i PKS) jak i dla nadawców i odbiorców towarów.

Z przewozem towarów środkami użyteczności publicznej związane są czynności nadawczo-odbiorcze oraz dopełnienie szeregu formalności koniecznych przy nadaniu lub odbiorze towaru w pewnych punktach, wyznaczonych do tego celu przez zarząd odpowiedniego środka transportu. W miarę rozwoju środków transportowych, stosowania do przewozu różnorodnych rodzajów taboru, organizacji specjalnych przewozów itp. wymagania formalistyczne przy nadaniu i odbiorze zwiększają się do takich rozmiarów, że do poznania ich konieczne są nawet pewne studia.

Ogół czynności związanych z nadaniem towaru do przewozu lub odbiorem go z punktu wyładunku nazywa się czynnościami spedycyjnymi (ekspedycyjnymi).

Często z tymi czynnościami związane jest dowiezienie towaru do punktu naładunku i odwiezienie go z punktu wyładunku, przechowanie w czasie jakiegoś okresu, inkasowanie pewnych należności itp. Czynności te, jakkolwiek związane z przewozem towaru, nie są ściśle czynnościami spedycyjnymi. W praktyce jednak wszystkie te dodatkowe czynności, związane z przewozem, tak się zazębiają, że nazywane są ogólnie **spedycją** i wykonywane są przeważnie przez osobne przedsiębiorstwa zwane **przedsiębiorstwami spedycyjnymi.**

W ścisłym znaczeniu czynnościami spedycyjnymi powinny być takie czynności, dokonywane przez osoby trzecie przy przewozie towarów, jak:

a) sporządzanie dokumentów przewozowych (listów przewozowych, konosamentów itp.),
b) załatwianie formalności, związanych z nadaniem towaru do przewozu (zamówienie wagonu, ocechowanie przesyłki itp.),
c) czynności naładunkowo-wyładunkowe,
d) załatwianie formalności celnych, dewizowych itp.

Każda z tych czynności w zależności od środka transportowego (kolej, statek, samochód, samolot) wymaga mniejszej lub większej znajomości przepisów, trybu postępowania, od czego w wielu przypadkach zależy szybkość lub bezpieczeństwo przewozu, a bardzo często wysokość opłaty przewozowej. I tak np. przy przewozie kolejowym wysokość opłaty przewozowej zależy: od właściwej deklaracji towaru w liście przewozowym, od użycia do załadowania odpowiedniego wagonu, od sposobu załadowania towaru itp.

Znajomość odpowiednich przepisów wymaga znowu specjalizacji personelu wykonawczego w każdym przedsiębiorstwie, które wysyła lub odbiera towar.

A ponieważ z nadaniem i odbiorem towarów ze środka przewozowego użyteczności publicznej wią-

żą się i inne czynności, jak: przewóz do magazynu, składowanie itp., wymagające np. utrzymania własnych środków transportu, które nie zawsze mogą być w tym przedsiębiorstwie lub nie wszędzie opłaca się ich utrzymanie, więc w pewnych większych ośrodkach produkcji lub wymiany towarowej z konieczności powstawały przedsiębiorstwa transportowo - spedycyjne, trudniące się „przesłaniem rzeczy w imieniu własnym, lecz na cudzy rachunek" jak określa umowę spedycyjną (ekspedycyjną) prawodawca w art. 593 Kodeksu Handlowego.

W ustroju kapitalistycznym przedsiębiorstwa spedycyjne miały na celu osiąganie największego zysku. Toteż nie zważając na to, czy pewne usługi są gospodarczo uzasadnione czy też nie, obciążały przewóz towaru dodatkowymi należnościami za te usługi, powodując podwyżkę ceny towaru, co w następstwie odbijało się na szerokich rzeszach konsumentów.

Przy planowej gospodarce socjalistycznej przedsiębiorstwa spedycyjne powinny mieć na celu usprawnienie wymiany towarowej, zgodnie z gospodarczym planem narodowym, przy użyciu najodpowiedniejszych środków prowadzących do tego celu. Do takiego celu może prowadzić odpowiednia organizacja spedycji, jak to ma miejsce w Związku Radzieckim, gdzie zarządzeniem z dnia 29.IV. 1948 r. o zjednoczeniu biur transportowo - ekspedycyjnych utworzono przedsiębiorstwo transportowo-ekspedycyjne, w skrócie zwane „OTEK" bezpośrednio podporządkowane Głównemu Zarządowi Pracy Towarowej i Handlowej Ministerstwa Komunikacji.

Przedsiębiorstwo to ma charakter osoby prawnej i pozostaje na rozrachunku gospodarczym.

Zasadniczymi zadaniami tego przedsiębiorstwa są:

a) organizacja pracy transportowo - ekspedycyjnej na stacjach kolejowych, w portach i przystaniach, w punktach dalej wysuniętych od kolei (wody), na budowlach i przedsiębiorstwach przemysłowych;
b) organizacja pracy przy dostarczaniu towaru ze składu nadawcy do składu odbiorcy;
c) organizacja i kierowanie przewozów towarów w kontenerach;
d) przedsiębranie środków organizacyjnych powiększania i grupowania przesyłek drobnych w składach miejskich i przykolejowych w celu przesłania ich w oddzielnych wagonach, przyciągnięcie towarów dla wykorzystania próżnych przebiegów;
e) organizacja pracy naładunkowo - wyładunkowej, wykonywanej przez podległe biura spedycyjno - transportowe przy maksymalnej mechanizacji tych prac;
f) zorganizowany wywóz ze stacji towarów przybywających i dowóz do stacji towarów nadawanych do przewozu koleją;
g) przewóz samochodowy przesyłek, przechodzących tranzytem w dużych węzłach kolejowych oraz zdjętych z kolei z powodu krótkiej odległości;
h) spełnianie czynności transportowo - ekspedycyjnych przy przesyłkach wewnętrznego obrotu towarowego;
i) organizacja składowania towarów w magazynach;
k) spełnianie innych czynności transportowo-ekspedycyjnych.

Dla urzeczywistnienia tych zadań nakłada się na przedsiębiorstwo OTEK:

1) zorganizowanie w ustalonym porządku węzłowych, drogowych, miejscowych i innych biur transportowo - ekspedycyjnych z prawami punktów taryfowych z przybycia i nadania bagazu i przesyłek towarowych wszystkich szybkości, biur naładunkowo-wyładunkowych, ośrodków transportu kontenerów i innych przedsięwzięć;
2) rozpatrywanie i zatwierdzanie kwartalnych i rocznych produkcyjno - finansowych planów, bilansów i sprawozdań biur podległych;
3) zestawienie planów remontów kapitalnych, rozdział między podległe organizacje środków przyznanych na kapitalne remonty;
4) zestawienie i przekazanie odpowiednim organom planów — zapotrzebowań na materiały i urządzenia scentralizowanego planowania, rozdział wydzielonych funduszów między podległe biura transportowo - ekspedycyjne i załadunkowo - wyładunkowe;
5) zawarcie umów z organizacjami transportowymi i załadunkowo - wyładunkowymi innych resortów;
6) zawarcie umów na wykonywanie czynności transportowo - ekspedycyjnych i załadunkowo - wyładunkowych;
7) instruktaż o zagadnieniach z zakresu działania biur transportowo - ekspedycyjnych i załadunkowo - wyładunkowych;
8) rozpracowywanie procesów technologicznych i norm technicznych czynności spełnianych przez podległe biura transportowo - ekspedycyjne i załadunkowo - wyładunkowe;
9) rozpracowywanie zagadnień pracy i płacy pracowników biur transportowo - ekspedycyjnych i załadunkowo - wyładunkowych;
10) rozpracowywanie instrukcji, umów typowych, a także form rozrachunku i zarachowywania za czynności spełniane przez biura transportowo - ekspedycyjne i załadunkowo-wyładunkowe;
11) udział w rozpracowywaniu przez Urząd Główny i zakłady naukowe Min. Komunikacji przekrojów i programów przygotowywania kadr dla biur transportowo - ekspedycyjnych i załadunkowo - wyładunkowych oraz udział w organizacji przygotowywania kadr, urzeczywistnianej w porządku centralizowanym;
12) rozpracowywanie i prowadzenie odpowiednich przedsięwzięć, mających na celu racjonalizację prac transportowo - ekspedycyjnych i załadunkowo - wyładunkowych.

U nas zagadnienie zorganizowania pracy spedycyjnej w jednej organizacji przedsiębiorstw spedycyjno - transportowych czeka na opracowanie.

W ciągu ostatnich kilku lat były robione próby w tym kierunku, lecz dotychczas nie stworzono jednej organizacji spedycyjno - przewozowej na wzór radzieckiej.

Stan organizacyjny tak ważnej dla życia gospodarczego dziedziny usług w tej chwili jest taki, że na podstawie ustawy o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi z dnia 14 marca 1932 r. ogłoszonej w Dz. Ustaw nr 32 poz. 336 istnieje szereg prywatnych przedsiębiorstw transportowo - spedycyjnych, które działają na terenie całej Polski, w szczególności w dużych ośrodkach miejskich; ostatnio na podstawie zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 25/IV. 1950 r., ogłoszonego w Monitorze Polskim nr A-59 poz. 691, czynności spedycyjno - transportowe wykonują one częściowo na zlecenie Państwowej Komunikacji Samochodowej. Działalność zaś transportowo - spedycyjna PKS została rozszerzona przez włączenie do niej od 1 stycznia 1950 roku zarządzeniem z dnia 16.XI. 1949 r., ogłoszonym w Monitorze Polskim Cz. A — nr 98, poz. 1163 i 1164, przedsiębiorstw spedycyjnych: państwowo-spółdzielczego „Spedytor" i państwowego C. Hartwig.

Niezależnie od tego zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 4 lutego 1950 r., ogłoszonym w Monitorze Polskim nr A-19, poz. 202, utworzono przedsiębiorstwo państwowe „Centralę Zleceń Towarowych", którego zasadniczą czynnością, mimo przewidzianej działalności w formie „udzielania pomocy w zakresie dystrybucji i skupu towarów", powinna być spedycja w szerokim znaczeniu. Zostało to zaznaczone w czynnościach tego przedsiębiorstwa, które miały obejmować:

1) przyjmowanie towarów i ich spedycję;
2) składowanie towarów we własnych lub obcych magazynach;
3) wykonywanie za zlecenie uspołecznionych przedsiębiorstw i na ich rachunek czynności z zakresu wymiany towarowej.

Zadania powyższe Centrala Zleceń Towarowych miała wykonywać, wykorzystując do tego celu urządzenia handlowe i służbę handlową państwowych przedsiębiorstw komunikacyjnych, w szczególności przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe". Przez takie połączenie wykonania zadań przedsiębiorstwo to było z góry skazane na zagładę, ponieważ ani w samym zarządzeniu, ani w statucie nie przewidziano szczegółowej organizacji terenowej, jak to widzimy w zarządzeniu radzieckim, które przewiduje od razu tworzenie biur, przedłużających zasięg działania kolei do miejsca produkcji i do miejsca spożycia towarów; ani nie ustalono szczegółowo sposobu wykonywania czynności Polskich Kolei Państwowych, zleconych im przez utworzoną Centralę Zleceń Towarowych.

Toteż nie rozpocząwszy jeszcze swej działalności Centrala Zleceń Towarowych przestała istnieć i została zlikwidowana zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 22 sierpnia 1950 r., ogłoszonym w Monitorze Polskim nr A-94, poz. 1198.

Potrzeba jednak dokonywania usług spedycyjnych przy transporcie kolejowym przez osoby trzecie, szczególniej przy przewozach o charakterze masowym i sezonowym, jak np. akcja jesienna zaopatrzenia dużych ośrodków konsumcyjnych na zimę w ziemniaki lub przewóz buraków cukrowych do cukrowni, okazuje się tak ważna, że Zarządzeniem Ministrów Komunikacji i Handlu Wewnętrznego z dnia 4 sierpnia 1950 r., ogłoszonym w Dz. T. i Z. K. nr 24, poz. 202, upoważniono przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe" do udziału w obsłudze uspołecznionego handlu wewnętrznego.

Obsługę tę Polskie Koleje Państwowe mogą wykonywać przez:

a) przyjmowanie towarów od dostawców;
b) magazynowanie i konserwowanie towarów;
c) zamawianie wagonów i ładowanie towarów do wagonów;
d) sporządzanie dokumentów przewozowych i załatwianie formalności związanych z nadaniem towarów do przewozu;
e) zawiadamianie odbiorców o dokonanych dlań wysyłkach towarów;
f) rozładowywanie wagonów i przyjmowanie przybyłych towarów na skład;
g) wydawanie przybyłych lub zmagazynowanych towarów;
h) wypłacanie lub pobieranie należności za przyjęte lub wydane towary;
i) przeekspediowywanie przesyłek wagonowych na polecenie nadawcy lub odbiorcy.

Również i w tym zarządzeniu, jakkolwiek jest w nim szczegółowo wymieniony zakres czynności, brak szeroko zakrojonego planu organizacji transportowo - spedycyjnej, która wykonywałaby we własnym zakresie lub przez zlecenie odpowiednim przedsiębiorstwom takich czynności, jak transport towaru z domu nadawcy do domu odbiorcy, kiedy udział w przewozie bierze kolej, organizacja przewozu towarów w kontenerach, dokonywanie odprawy w punktach leżących poza terenem kolejowym, zbieranie drobnych ładunków itp.

Wszystkie wyżej wymienione zarządzenia i poczynania świadczą tylko o potrzebie jednolitej na szeroką skalę planowanej organizacji pracy spedycyjnej.

Potrzeba taka nie wymaga udawadniania, wynika ona z planowej gospodarki socjalistycznej, w której marnotrawstwem zarówno kadr jak i zasobów materialnych jest utrzymywanie w każdym przedsiębiorstwie produkcyjnym, a nawet w każdej najmniejszej komórce organizacyjnej wymiany towarowej, oddziałów, zajmujących się czynnościami spedycyjnymi.

W ten bowiem sposób szkolenie kadr, które powinno się skupić w określonym przedsiębiorstwie w wysiłku szkolenia zawodowego zasadniczego dla tego przedsiębiorstwa, rozprasza się na dodatkowe szkolenie kadr w kierunku ubocznym, nie związanym produkcją z tym przedsiębiorstwem. Szkolenie kadr dla czynności spedycyjno - transportowych jest szkoleniem zasadniczym dla przedsiębiorstw spedycyjno - transportowych.

Utrzymywanie w poszczególnych przedsiębiorstwach produkcyjnych i komórkach organizacyjnych dystrybucji towarów oddziałów transportowo - spedycyjnych jest również w wielu przypadkach marnotrawstwem środków transportowych przez niecałkowite ich wykorzystanie. Przy koordynacji pracy spedycyjno - transportowej w jednej organizacji można uniknąć, jak np. przy zwózce materiałów ze stacji kolejowej bądź próżnych przebiegów, bądź niepełnego wykorzystania samochodów w kierunku ładownym.

Brak koordynacji pracy spedycyjnej powoduje na przykład wysyłanie z tego samego miejsca nadania do tego samego miejsca odbioru w jednym czasie przesyłek drobnicowych, zamiast grupowania ich w przesyłki wagonowe, co powoduje zbędną pracę tak dla kolei jak i dla poszczególnych nadawców, nie mówiąc o tym, że w ten sposób bardzo często nie można wykorzystać ładowności taboru kolejowego. Nie trzeba podkreślać, że przez to zwiększają się współczynniki obrotu wagonów.

Z wyżej przytoczonych motywów wynika, że w celu planowej koordynacji pracy przy wymianie towarowej, kiedy w niej bierze udział przewóz koleją lub innym środkiem użyteczności publicznej, konieczna jest organizacja komórki spedycyjno - przewozowej i to takiej komórki, która by była ściśle związana z największym środkiem transportowym — to jest z koleją.

Obecnie zapoczątkowana organizacja tej pracy przy służbie handlowej jest uzasadniona, lecz utrzymanie jej w tej postaci na dłuższy okres bez rozszerzenia jej zakresu działania, bez stworzenia ram organizacyjnych specjalnej komórki spedycyjno - transportowej, rozszerzenia działalności poza teren kolejowy w postaci stacji miejskich, punktów dyspozycji i transportu kontenerów itp. będzie działało hamująco na jej rozwój. Taka organizacja pracy spedycyjnej będzie pracą połowiczną.

Jeżeli spedycja ma spełnić dobrze swoje zadanie powinna ona być zorganizowana w osobnej komórce organizacyjnej przy służbie handlowej Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowych na wzór radzieckiego zjednoczenia biur transportowo - ekspedycyjnych. Wzór, którego szczegółowy zakres czynności i sposobu ich wykonania pozwala na uniknięcie błędów i szukanie dróg.

Taka komórka organizacyjna służby handlowej, mając swoje odpowiedniki na wszystkich szczeblach tej służby, miałaby za zadanie organizację punktów taryfowych poza terenem kolejowym, organizację przewozu w konterenach oraz spełnianie wszystkich czynności spedycyjno - transportowych w najszerszym znaczeniu.

Taka komórka organizacyjna, która by przejęła wszystkie czynności spedycyjno - transportowe, związane z przewozem kolejowym, niektóre z tych czynności w pewnych miejscach mogłaby wykorzystać w drodze zlecenia ich innym przedsiębiorstwom transportowym jak np. PKS — zwózkę towarów ze stacji lub przedsiębiorstwom naładunkowo - rozładunkowym, jak np. spółdzielniom pracy w postaci zawartych umów o dokonywanie tych czynności zleconych w jej imieniu, co przewiduje również wyżej wymieniony wzór organizacji pracy spedycyjno-transportowej w Związku Radzieckim.

Przy takiej organizacji pracy spedycyjno - transportowej, kiedy udział w przewozie bierze kolej, Państwowa Komunikacja Samochodowa we własnym zakresie zajmowałaby się tylko przewozami, a czynnościami spedycyjnymi jedynie przy przewozach samochodami z wyłączeniem przewozu kolejowego.

Jednym z podstawowych zadań takiej komórki spedycyjno - transportowej byłoby zorganizowanie i wykonywanie transportu towarów w kontenerach, co w obecnej dobie mechanizacji czynności ładunkowych ma niezmiernie ważne znaczenie dla życia gospodarczego kraju.

Jednolita organizacja pracy spedycyjnej pociągnęłaby za sobą uporządkowanie i wydanie w jednolitej formie i na jednakowym poziomie opłat za wszystkie czynności spedycyjne rozrzuconych obecnie w różnych miejscach.

Mgr JÓZEF MŁYNARSKI

TWORZENIE INSTYTUTÓW NAUKOWO-BADAWCZYCH DLA POTRZEB GOSPODARKI NARODOWEJ

Po przedstawieniu stanu prawnego obowiązującego w zakresie tworzenia instytutów naukowo-badawczych obsługujących resorty gospodarcze do chwili wydania ustawy z 8 stycznia 1951 r. o tworzeniu instytutów naukowo-badawczych do potrzeb gospodarki narodowej — autor omawia nowe zasady wprowadzone w dziedzinie tworzenia i organizacji instytutów naukowo-badawczych ustawą z 8 stycznia br. porównując je z obowiązującymi dotychczas przepisami.

Autor podkreśla duże znaczenie nowej ustawy dla resortów gospodarczych, w szczególności dla resortu komunikacji.

Postęp i rozwój gospodarki narodowej wymagają powiązania i oparcia w coraz szerszej mierze praktycznej działalności gospodarczej o prace o charakterze naukowo - badawczym.

Dla zapewnienia jak najlepszych osiągnięć w dziedzinie naukowo-badawczej niezbędne jest stworzenie dla tego rodzaju prac jak najkorzystniejszych warunków, przez ujęcie ich w odpowiednie ramy organizacyjne i prawne.

Jeżeli chodzi o instytuty naukowo - badawcze,

działające dla potrzeb resortów gospodarczych — postulat ten realizuje uchwalona w dniu 8 stycznia 1951 r. ustawa o tworzeniu instytutów naukowo-badawczych dla potrzeb gospodarki narodowej (Dz. U. RP nr 5 poz. 38).

Do chwili wydania wspomnianej ustawy brak było jednolitej podstawy prawnej, umożliwiającej tworzenie instytutów naukowo - badawczych, działających w ramach i dla potrzeb resortów gospodarczych.

Instytuty organizowane do celów rozwoju produkcji przemysłowej — w gałęziach przemysłu skupionych dawniej w resorcie b. Ministerstwa Przemysłu i Handlu — tworzone były na podstawie dekretu z 25.X. 1948 r. o tworzeniu Głównych Instytutów Naukowo - Badawczych Przemysłu (Dz. U. RP nr 59 poz. 388).

Niektóre akty prawodawcze (ustawy lub dekrety) zawierały także upoważnienia dla poszczególnych ministrów do tworzenia instytutów naukowo - badawczych. Tak. np. ustawa z 27.IV.1949 r. o utworzeniu urzędu Ministra Budownictwa (Dz. U. RP nr 30 poz. 216) *) upoważniała tego ministra do tworzenia (w drodze zarządzeń w porozumieniu z Przewodniczącym Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego i Ministrem Skarbu) instytutów, mających za zadanie prace badawcze w dziedzinie techniki budowlanej, organizacji wykonawstwa budowlanego oraz technologii i produkcji materiałów budowlanych, architektury i urbanistyki oraz budownictwa mieszkaniowego.

Dekret z 28.X.1947 r. o mleczarstwie (Dz. U. RP nr 67 poz. 416) zawierał delegację dla Ministra Przemysłu i Handlu do powołania w porozumieniu z Ministrem Oświaty w drodze rozporządzenia Instytutu Mleczarskiego.

W innych dziedzinach gospodarki narodowej instytuty naukowo - badawcze tworzone były na podstawie dekretu z 28.X.1947 r. o organizacji nauki i szkolnictwa wyższego (Dz. U. RP nr 66 poz. 415) w drodze rozporządzeń Rady Ministrów na wspólny wniosek Ministra Oświaty, a następnie Ministra Szkół Wyższych i Nauki (po utworzeniu urzędu tego Ministra) i zainteresowanego ministra za zgodą Rady Głównej do spraw nauki i szkolnictwa wyższego.

W ten sposób utworzone zostały np. w resorcie rolnictwa i reform rolnych Instytuty: Ekonomiki Rolnej, Zootechniki, Mechanizacji i Elektryfikacji Rolnictwa, Uprawy, Nawożenia i Gleboznawstwa — w resorcie żeglugi zaś — Morski Instytut Techniczny.

W okresie przed ukazaniem się powyższych aktów prawodawczych powołanie do życia instytutu naukowo - badawczego mogło nastąpić tylko w drodze ustawy lub dekretu.

W ten sposób np. utworzony został w resorcie żeglugi — Morski Instytut Rybacki, a w resorcie komunikacji — Państwowy Instytut Hydrologiczno - Meteorologiczny.

Szereg instytutów resortów gospodarczych, utworzonych przed wejściem w życie dekretu o organizacji nauki i szkolnictwa wyższego, m. in. także wspomniane wyżej: Morski Instytut Rybacki i Państwowy Instytut Hydrologiczno - Meteorologiczny, został następnie poddany dekretowi w drodze rozporządzenia Rady Ministrów, które ustaliło wykaz instytucji uznanych za samodzielne wspomnianego dekretu (Dz. U. RP z 1948 r. nr 37 poz. 267 i z 1949 r. nr 3 poz. 8).

Ustawa z 8 stycznia 1951 r. o tworzeniu instytutów naukowo - badawczych dla potrzeb gospodarki narodowej uchyliła wymienione wyżej, a nieuchylone jeszcze normy szczególne, dotyczące tworzenia instytutów naukowo - badawczych w resortach gospodarczych (dekret o tworzeniu Głównych Instytutów Naukowo - Badawczych Przemysłu, odpowiednie postanowienia dekretu o mleczarstwie) oraz znowelizowała dekret z 28.X.1947 r. o organizacji nauki i szkolnictwa wyższego, wyłączając z jego zakresu działania wszelkie instytuty mające na celu postęp techniczny i gospodarczy w poszczególnych gałęziach gospodarki narodowej. Dotychczas (jeżeli chodzi o dziedzinę gospodarki narodowej) wyłączone były instytuty organizowane do celów rozwoju produkcji przemysłowej.

Konsekwencją wymienionej wyżej nowelizacji dekretu z 28.X.1947 r. jest:

1) instytuty, mające na celu postęp techniczny i gospodarczy w poszczególnych dziedzinach gospodarki narodowej, nie mogą być w przyszłości tworzone jako samodzielne placówki naukowo-badawcze na zasadzie dekretu o organizacji nauki i szkolnictwa wyższego,

2) instytuty tej kategorii, które już były utworzone lub poddane przepisom dekretu o organizacji nauki i szkolnictwa wyższego, powinny być spod działania tego dekretu wyłączone i poddane (w drodze rozporządzenia Rady Ministrów) przepisom nowej ustawy.

Dotyczy to np. Morskiego Instytutu Rybackiego, istniejącego w resorcie żeglugi, a także podległego Ministrowi Komunikacji Państwowego Instytutu Hydrologiczno - Meteorologicznego, którego działalność interesuje w przeważnej mierze resorty gospodarcze (komunikację, żeglugę, rolnictwo, leśnictwo itp.).

Jeśli chodzi o instytuty utworzone na podstawie dekretu o tworzeniu Głównych Instytutów Naukowo - Badawczych Przemysłu, ustawy o utworzeniu urzędu Ministra Budownictwa i dekretu o mleczarstwie — stały się one z mocy samego prawa instytutami podlegającymi przepisom nowej ustawy.

W odróżnieniu od uchylonego dekretu o tworzeniu Głównych Instytutów Naukowo - Badawczych Przemysłu nowa ustawa nie uznaje podziału na główne instytuty i istniejące w ich ramach instytuty specjalne.

W ramach instytutów mogą istnieć w myśl nowych przepisów tylko zakłady badawcze i doświadczalne, tworzone przez dyrektora instytutu za zgodą ministra, sprawującego nadzór nad instytutem.

Instytuty specjalne, istniejące obecnie w niektórych instytutach naukowo - badawczych przemy-

*) Już uchylona.

słu, mają być w myśl postanowień ustawy z 8 stycznia 1951 r. przekształcone bądź w samodzielne instytuty, bądź też w zakłady tych instytutów, w których istnieją.

Ustawa z 8 stycznia 1951 r. przyznała wszystkim ministrom, kierującym resortami gospodarczymi, kompetencję tworzenia instytutów naukowo - badawczych do potrzeb swego resortu.

Utworzenie instytutu następuje, podobnie jak utworzenie przedsiębiorstwa państwowego, w drodze zarządzenia właściwego ministra, w porozumieniu z Ministrem Finansów i za zgodą Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego, a ponadto — w odróżnieniu od zasad tworzenia przedsiębiorstw — także w porozumieniu z Ministrem Szkół Wyższych i Nauki.

Zarządzenia o utworzeniu instytutów ogłaszane są w Monitorze Polskim.

Zadaniem instytutów, tworzonych na podstawie ustawy z 8 stycznia 1951 r., jest prowadzenie w dziedzinie technicznej, organizacyjnej i ekonomicznej prac naukowo - badawczych, mających na celu postęp techniczny i gospodarczy w poszczególnych dziedzinach gospodarki narodowej.

Niektórym instytutom może również właściwy minister za zgodą Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego powierzyć koordynację w określonej dziedzinie działalności innych instytutów, utworzonych na podstawie omawianej ustawy.

Instytuty tworzone na podstawie ustawy z 8 stycznia posiadają osobowość prawną, którą nabywają z chwilą wejścia w życie zarządzenia o ich utworzeniu oraz są jednostkami budżetu Państwa.

Za zobowiązania tych instytutów poręcza Skarb Państwa — ich zaś zastępstwo sądowe sprawuje Prokuratoria Generalna Rzeczypospolitej Polskiej.

Przy tworzeniu instytutu właściwy minister w porozumieniu z Ministrem Finansów i za zgodą Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego przydziela instytutowi potrzebne do wykonywania planowych zadań środki trwałe i obrotowe. Środki te mogą być powiększane lub zmniejszane w przypadkach uzasadnionych planami pracy instytutów.

Zwierzchni nadzór nad instytutem sprawuje właściwy minister, który też powołuje i odwołuje dyrektora instytutu i jego zastępców. Przepis ten różni się od zasad obowiązujących w instytutach, podlegających dekretowi o organizacji nauki i szkolnictwa wyższego. W myśl bowiem tego dekretu nadzór nad instytutami, jeżeli nie podlegają wprost Ministrowi Szkół Wyższych i Nauki, wykonywany jest zawsze w porozumieniu z tym ministrem, dyrektor zaś instytutu mianowany jest przez Prezydenta Rzeczypospolitej na wniosek właściwego ministra i Ministra Szkół Wyższych i Nauki spośród osób zakwalifikowanych przez Radę Główną do spraw nauki i szkolnictwa wyższego.

Ustawa z 8 stycznia 1951 r. wprowadza do organizacji instytutów zasadę jednoosobowego kierownictwa, przyjętą już uprzednio w organizacji przedsiębiorstw państwowych. Zgodnie z tą zasadą na czele instytutu stoi dyrektor, który kieruje samodzielnie działalnością instytutu i jest za nią odpowiedzialny. Nie ma też w instytucie wicedyrektorów, lecz są tylko zastępcy dyrektora.

Ustawa przewiduje istnienie w instytutach Rady Naukowej, jako organu opiniodawczego dyrektora. Zadaniem Rady Naukowej jest opiniowanie projektu budżetu, działalności i planu prac instytutu, inicjowanie prac naukowo - badawczych oraz wykonywanie innych czynności, określonych w statucie instytutu.

Szczegółową organizację i zakres działania instytutu ustala statut, nadany przez właściwego ministra w porozumieniu z Ministrem Szkół Wyższych i Nauki, Ministrem Finansów oraz innymi zainteresowanymi ministrami i za zgodą Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego.

Ustawa z 8 stycznia wprowadza również do przepisów organizacyjnych instytutów nowe, a przyjęte już dla przedsiębiorstw państwowych (w dekrecie z 26.X.1950 r. o przedsiębiorstwach państwowych — Dz. U. RP nr 49 poz. 439), zasady składania w imieniu instytutu oświadczeń w zakresie jego praw i obowiązków majątkowych oraz zasady podpisywania czeków, weksli i innych dokumentów obrotu pieniężnego, obrotu materiałami i towarami oraz dokumentów o charakterze rozliczeniowym i kredytowym, przewidując przy podpisywaniu dokumentów udział głównego (starszego) księgowego lub osoby przez niego upoważnionej.

Do pracowników naukowych instytutów, utworzonych na podstawie nowej ustawy lub poddanych jej działaniu, stosują się przepisy uposażeniowe, dotyczące państwowych pracowników nauki.

Stosunek służbowy wszystkich pracowników instytutów (z wyjątkiem zatrudnionych na podstawie umowy) jest publiczno - prawny i podlega przepisom, regulującym państwową służbę cywilną.

W związku z postanowieniami ustawy z 8 stycznia 1951 r. przewidującymi możliwość poddania działalności tej ustawy instytutów naukowo-badawczych, istniejących w chwili jej wejścia w życie, należy rozważyć, czy z chwilą podporządkowania ustawie z 8 stycznia instytutów, utworzonych na podstawie osobnych ustaw lub dekretów (np. Morski Instytut Rybacki, Państwowy Instytut Hydrologiczno - Meteorologiczny), wspomniane ustawy lub dekrety tracą moc obowiązującą.

Poddanie instytutu działaniu nowej ustawy następować będzie w drodze rozporządzenia Rady Ministrów, jest więc rzeczą jasną, iż rozporządzenie to nie będzie mogło w sposób wyraźny uchylać dekretu lub ustawy.

Ponieważ jednak poddanie istniejących już instytutów nowej ustawie ma na celu zapewnienie im form organizacyjnych i prawnych obowiązujących jednolicie we wszystkich instytucjach naukowo-badawczych, obsługujących resorty gospodarcze, cel zaś ten nie mógłby być osiągnięty przy zachowaniu mocy obowiązującej postanowień indywidualnych aktów prawnych, powołujących poszczególne instytuty, słuszny wydaje się wniosek, iż z chwilą wejścia w życie rozporządzenia Rady Ministrów

o poddaniu instytutu nowej ustawie, dawny akt ustawodawczy, powołujący dany instytut do życia, należy uważać za wygasły z mocy postanowień ustawy z 8 stycznia 1951 r.

Przechodząc do ogólnej oceny ustawy z 8 stycznia 1951 r. o tworzeniu instytutów naukowo-badawczych do potrzeb gospodarki narodowej, należy podkreślić doniosłe znaczenie ustawy.

Wprowadza ona jednolity typ instytutów, działających dla potrzeb gospodarki narodowej i upraszcza tryb ich powoływania, ułatwiając ministrom poszczególnych resortów gospodarczych tworzenie placówek naukowo - badawczych stosownie do potrzeb danego resortu, z drugiej zaś strony przez udział w tworzeniu instytutów Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego i Ministra Szkół Wyższych i Nauki zapewnia koordynację powoływania instytutów zarówno z punktu widzenia potrzeb całości gospodarki narodowej jak i z punktu widzenia potrzeb nauki, a przez udział Ministra Finansów daje gwarancję, iż tworzenie instytutów będzie zharmonizowane z ogólną polityką budżetową i finansową Państwa oraz że instytuty będą odpowiednio wyposażone w zakresie środków, niezbędnych do ich prawidłowego funkcjonowania.

Omawiana ustawa ma szczególnie duże znaczenie dla resortu komunikacji, w którym rozwiązanie szeregu problemów, zarówno z dziedziny kolejnictwa jak i z dziedziny komunikacji drogowej, wodnej lub lotniczej wymaga licznych prac o charakterze naukowo - badawczym.

TRYBUNA CZYTELNIKÓW

PLANOWA KIERUNKOWOŚĆ W RACJONALIZATORSTWIE

Po szczegółowym zapoznaniu się z zadaniami postawionymi gospodarce polskiej przez Plan Sześcioletni, jasne się staje dla każdego człowieka, że bez rozwoju racjonalizatorstwa i współzawodnictwa pracy we wszystkich dziedzinach byłoby praktyczną niemożliwością sprostanie tym zadaniom.

Wypływa to stąd, że Plan Sześcioletni przewiduje bardzo wysoki wzrost wydajności pracy i wzrost produkcji, przy niewspółmiernie mniejszym powiększeniu parku maszynowego dla tejże produkcji. Wynika z tego, że musiał być wzięty pod uwagę jakiś inny czynnik, wyrównujący powstałą różnicę. Tym czynnikiem jest współzawodnictwo pracy i racjonalizatorstwo. Jeżeli planowanie tak olbrzymiego przedsięwzięcia, jakim jest bez wątpienia Plan Sześcioletni, bazuje częściowo na tych czynnikach, to należy konsekwentnie dążyć do zapewnienia im odpowiednich warunków rozwoju. W stosunku do zagadnienia współzawodnictwa pracy można stwierdzić, są utrzymane niezbędne warunki rozwojowe; akcja ta rozwija się pomyślnie i planowo, nabierając coraz to nowych, korzystniejszych form. Racjonalizatorstwo natomiast, pomimo jego olbrzymiego znaczenia, nie posunęło się prawie z miejsca w szukaniu nowych dróg, które by umożliwiły lepsze wprzągnięcie tej idei w rydwan Planu Sześcioletniego.

Ruch racjonalizatorski przy ciągłym jego rozwoju ilościowym, zarówno pod względem ilości pomysłów jak i racjonalizatorów, choruje na całkowity brak koordynacji poczynań i planowości działania. Wystarczy zrobić przegląd pomysłów za okres kilku miesięcy, ażeby przekonać się, że wybór tematów jest nieplanowy i przypadkowy.

Stosowanie takiej żywiołowości i dowolności w tematyce racjonalizatorstwa jest równoznaczne z wejściem na drogę najmniejszego oporu, co może stanowić czynnik demobilizujący, a więc ze wszech miar niepożądany. a nawet szkodliwy dla całości ruchu racjonalizatorskiego.

Dlatego pierwszym warunkiem, zapewniającym właściwe wykorzystanie ruchu racjonalizatorskiego dla wykonania zadań postawionych gospodarce narodowej przez Plan Sześcioletni, jest nadanie temu ruchowi planowego kierunku na każdym odcinku.

Należy przez to rozumieć, że przed racjonalizatorami każdej branży postawione zostaną konkretne zagadnienia do opracowania. Wybór tych zagadnień będzie zależny od warunków pracy, istniejących w danej gałęzi przemysłu, od istniejących „wąskich przekrojów" w produkcji tak, ażeby cały wysiłek racjonalizatorów zmierzał w jednym lub w kilku ściśle określonych kierunkach, posiadających decydujące znaczenie dla danej gałęzi produkcji.

Naturalnie, że przeprowadzenie takiej reorganizacji ruchu racjonalizatorskiego będzie wymagało znacznego nakładu pracy i koordynacji zamierzeń w skali ogólnopolskiej w każdej branży z osobna. Piękne pole do popisu mają w tym przypadku kluby racjonalizatorskie przy poszczególnych zakładach pracy. Kluby te do tego czasu pracują przeważnie w oderwaniu, bez wzajemnego porozumienia i bez kolektywnej współpracy. W celu lepszego zrozumienia proponowanej przeze mnie akcji skoordynowania i planowania prac racjonalizatorskich przedstawiam poniżej przykładowe rozwiązanie tego zagadnienia w kolejnictwie.

W celu poznania „wąskich przekrojów" i wyboru odpowiednich tematów dla racjonalizatorów należałoby rozpisać ankietę do poszczególnych klubów racjonalizatorskich na temat warunków pracy na terenie jednostek służbowych objętych zasięgiem działania klubu, ze specjalnym uwzględnieniem trudności w pracy i „wąskich przekrojów". W końcowej części ankiety zgłaszane byłyby konkretne wnioski i projekty zagadnień, które należałoby postawić przed racjonalizatorami jako zadania bojowe. Ankiety byłyby zebrane przez Zespół Postępu Technicznego w Dyrekcji Generalnej z całego terenu PKP. Na podstawie materiałów ankietowych nastąpiłoby wytypowanie zagadnień w kolejności ich znaczenia dla gospodarki kolejowej. Powstanie w ten sposób wykaz najważniejszych problemów, które przedstawione zostaną racjonalizatorom do rozwiązania drogą specjalnych konkursów racjonalizatorskich. Taka droga daje najlepsze rezultaty, czego dowodzą wyniki sporadycznie ogłaszanych konkursów racjonalizatorskich. Bardzo korzystnym objawem przy tego rodzaju imprezach jest fakt skoncentrowania całego wysiłku dużej ilości praktyków na jednym, ściśle określonym zagadnieniu. Istnieje w ten sposób prak-

tyczna możliwość rozwiązania wszystkich po kolei trudności, stanowiących „wąskie przekroje", a poza tym jest to jedyna możliwość najwyższego wykorzystania ukrytych rezerw ruchu racjonalizatorskiego. Naturalnie wyniki konkursów muszą być bezwarunkowo wprowadzone w życie we wszystkich jednostkach na podstawie materiału ankietowego, uprzednio zebranego.

Istnienie metody konkursów nie ogranicza w niczym dotychczasowej akcji rajonalizatorskiej, tzn. na tematy dowolnie wybrane, a stanowi tylko ułatwienie i pomoc dla racjonalizatorów.

Drugim zasadniczym warunkiem rozwoju ruchu racjonalizatorskiego jest powołanie do życia prasowego organu racjonalizatorów, możliwie dla każdej branży oddzielnie.

Zadaniem takiego wydawnictwa będzie popularyzacja ruchu racjonalizatorskiego przez omawianie ważniejszych pomysłów oraz dokształcanie teoretyczne racjonalizatorów przez zamieszczanie technicznych artykułów w przystępnej formie. Poza tym pismo takie powinno udzielać głosu samym racjonalizatorom, przez co stałoby się ich trybuną.

Jestem pewien, że pomimo pewnych trudności jest całkowicie możliwe przeprowadzenie proponowanych przeze mnie zmian organizacyjnych, co powinno przyczynić się do większego rozkwitu myśli racjonalizatorskiej w całej Polsce.

Inż. ZBIGNIEW NOWAK

WYSTAWA W DOKP GDAŃSK — PRZEGLĄDEM DOROBKU W DZIEDZINIE RACJONALIZATORSTWA

W dniu 19 grudnia 1950 r. odbyła się w DOKP Gdańsk międzydyrekcyjna narada współzawodnictwa pracy z udziałem delegatów wszystkich DOKP i Okręgów ZZK. Celem narady było zaznajomienie innych DOKP z szybkościową naprawą rewizyjną parowozów, zastosowaną po raz pierwszy w Polsce na terenie DOKP Gdańsk oraz wezwanie innych Okręgów do współzawodnictwa przy wykonywaniu tego rodzaju napraw.

Korzystając z obecności delegatów ze wszystkich DOKP i Okręgów ZZK, Samodzielny Dział Techniki Gdańskiej Dyrekcji dla spopularyzowania osiągnięć w dziedzinie racjonalizatorstwa urządził wystawę ciekawszych pomysłów w sali konferencyjnej gmachu Dyrekcji.

Eksponaty na wystawę dostarczone były przez jednostki liniowe tutejszego okręgu oraz warsztaty mechaniczne nr 13, 14 i 15 w ilości 85 sztuk.

Nadesłane eksponaty — to narzędzia pracy, które w zastosowaniu dają Polsce Ludowej duże oszczędności przez skrócenie czasu wykonywanych napraw taboru kolejowego oraz oszczędności materiału.

Szczególnym zainteresowaniem cieszyły się pomysły:

1. Ciężki typ młotka pneumatycznego do rozbijania zespórek w kotłach parowozowych, pomysłu ob. Jordana z Warsztatów Mechanicznych nr 13.
2. Przyrząd do wyrobu plomb pomysłu ob. Bochniaka z Warsztatów Mechanicznych nr 13.
3. Urządzenie do nawijania sprężyn do szczeliw metalowych syst. Kreisingera, pomysłu ob. Martenki z Warsztatów Mechanicznych nr 14.
4. Uchwyty do przenoszenia blach — pomysłu ob. Budnika z Warsztatów Mechanicznych nr 15.
5. Przyrząd do badania części kotłów parowozowych pracujących pod ciśnieniem — pomysłu ob. Ragini z Parowozowni Toruń Gł.
6. Tłumik do zaworów odmulających pomysłu zbiorowego ob. ob. Cyrankiewicza. Sybilli, Kwapiszewskiego z Parowozowni Bydgoszcz Gł.
7. Urządzenie do uruchamiania zaworów odmulających za pomocą sprężonego powietrza — pomysłu ob. ob. Sybilli, Cyrankiewicza, Kwapiszewskiego i Nakiewicza z Parowozowni Bydgoszcz Gł.
8. Maszynka do nacinania gwintu na tulejach dławnicowych w parowozowych kompresorach powietrznych — pomysłu ob. Elszkowskiego z Parowozowni Zajączkowo Tczewskie.
9. Przyrządy służące do odmierzonego podsypywania torów — pomysłu ob. Gitko z DO Toruń.

Wystawa czynna była przez trzy dni w godz. od 9 — 18. Informacji o sposobie działania przyrządów i ich zastosowaniu udzielali pracownicy Samodzielnego Działu Techniki; ogółem zwiedziło wystawę około 2.000 osób.

Zwiedzili ją również słuchacze Kolejowej Szkoły Techników z Centralnego Ośrodka Szkolenia PKP Gdańsk — Sianki oraz referenci BHP, którzy w tym czasie brali udział w miesięcznej naradzie.

Ponieważ popularyzacja pomysłów poprzez wystawy daje dobre rezultaty, gdyż zwiedzający mają możność bezpośrednio zapoznać się z działaniem przyrządów, pożądane byłoby, ażeby i inne DOKP urządzały u siebie takie wystawy, zapraszając przedstawicieli z pozostałych dyrekcji, a to w tym celu, aby pomysły zrodzone w jednej jednostce szybciej znalazły zastosowanie na innym terenie i mogły ułatwiać pracę w kolejnictwie.

Dotychczasowe rozpowszechnianie. oparte na podstawie nadesłanych rysunków i opisów, bardzo często niedostatecznie opracowanych, jest powodem, że pomysły są źle zrozumiane i niejednokrotnie nienależycie traktowane.

PRZEGLĄD PRZEPISÓW PRAWNYCH

DZIENNIK USTAW I MONITOR POLSKI

Ustawą z 30.XII. 1950 r. (Dz. U. RP nr 58, poz. 524) — ustalone zostały nowe zasady wydawania Dziennika Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej i Monitora Polskiego oraz ogłaszania w nich aktów prawnych. Oba wydawnictwa posiadają charakter promulgacyjny, z czego wynika, że ogłoszone w nich akty prawne uważa się za podane do powszechnej wiadomości.

W Dzienniku Ustaw ogłasza się ustawy i dekrety oraz rozporządzenia wykonawcze do nich, umowy Państwa Polskiego z innymi państwami — oraz obwieszczenia o utracie mocy obowiązującej dekretów wskutek nieprzedłożenia ich Sejmowi Ustawodawczemu do zatwierdzenia lub odmowy zatwierdzenia przez Sejm.

W Monitorze Polskim ogłasza się zarządzenia i postanowienia Prezydenta RP, uchwały Rady Państwa, Rady Ministrów i Prezydium Rządu, zarządzenia państwowych władz naczelnych i urzędów centralnych w wykonaniu ustaw i dekretów — wreszcie inne zarządzenia, decyzje, instrukcje, okólniki i obwieszczenia państwowych władz naczelnych i urzędów centralnych.

Zasadnicza różnica między oboma wydawnictwami polega na tym, że w Dzienniku Ustaw poza ustawami i dekretami z mocą ustawy ogłaszane być mają rozporządzenia wykonawcze do nich, a zatem akty prawne o zasadniczym znaczeniu szczególnie w zakresie praw i obowiązków obywatelskich, natomiast w Monitorze Polskim ogłaszane być mają poza zarządzeniami (postanowieniami, uchwałami) najwyższych władz państwowych — zarządzenia wykonawcze do ustaw i dekretów — o charakterze ogólnoobowiązującym — zawierające postanowienia szczegółowe (organizacyjne, techniczne, instrukcyjne) — nie ujmowane w myśl zasad praktyki legislacyjnej w formę rozporządzeń.

Wydawanie Dziennika Ustaw i Monitora Polskiego przekazuje ustawa Prezesowi Rady Ministrów — i w ten sposób oba te wydawnictwa skoncentrowane zostały w jednym ręku.

Ustawa zawiera wreszcie kilka postanowień formalno-prawnych oraz nakazuje prezydiom rad narodowych udostępnienie ludności bezpłatnego przeglądania tych wydawnictw.

W związku z powyższą ustawą wydany został okólnik Prezesa Rady Ministrów z 1.I.1951 r. (Mon. Pol. nr A-1, poz. 12) określający tryb ogłaszania aktów prawnych. Redakcja Dziennika Ustaw i Monitora Polskiego należy do Biura Prac Ustawodawczych w Prezydium Rady Ministrów i tam też należy przesyłać akty prawne wymagające promulgacji. Pisma dotyczące ogłoszeń w części B. Monitora Polskiego należy przesyłać do administracji tego dziennika.

Akty prawne przeznaczone do publikacji, zaopatrzone w podpisy właściwych ministrów (upoważnionych wiceministrów) lub kierowników urzędów centralnych, powinny być przesyłane w oryginale przy dołączeniu 3 uwierzytelnionych odpisów.

Szczegółowe zasady opracowywania aktów prawnych, podlegających ogłoszeniu w Monitorze Polskim, podaje okólnik Prezesa Rady Ministrów z 10.I. 1951 r. (Mon. Pol. nr A-2 poz. 20).

KOSZTY SĄDOWE W SPRAWACH CYWILNYCH

Ustawą z 30.XII. 1950 r. (Dz. U. RP nr 58 poz. 523) wprowadzone zostały nowe przepisy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych, stanowiące pewne uproszczeniu w pobieraniu opłat w formie ich komulacji oraz podwyższające dotychczasowe opłaty przeciętnie trzykrotnie. — Zwolnionym od opłat sądowych jest w zasadzie tylko Skarb Państwa, natomiast instytucjom prawa publicznego, przedsiębiorstwom państwowym i innym osobom prawnym i fizycznym, wymienionym w art. 31 ustawy, przyznana została jedynie 30% zniżka.

Postanowienie powyższe ma poważne znaczenie w stosunku do przedsiębiorstw państwowych (w szczególności PKP i PKS), które według dotychczasowych przepisów — na równi ze Skarbem Państwa — zwalniane były od ponoszenia opłat sądowych, jeżeli działała w ich zastępstwie Prokuratoria Generalna RP.

KARY UMOWNE W UMOWACH PLANOWYCH O DOSTAWĘ TOWARÓW

Rozporządzenie Przewodniczącego PKPG z 24.XI. 1950 r. (Mon. Pol. nr 55, poz. 502) nakłada na jednostki gospodarcze, zawierające umowy planowe, obowiązek zastrzeżenia zapłaty kar umownych w przypadkach i w wysokości ustalonych w tym rozporządzeniu. W razie braku takiego zastrzeżenia w umowie kary te obowiązywać mają bez względu na brak zastrzeżenia w wysokości najwyższych stawek w rozporządzeniu tym przewidzianych.

Podstawę obliczenia wysokości kary stanowi wartość dostawy lub części jej, obciążonej wadiami, albo wartość niewykonanej dostawy lub jej części.

POSTĘPOWANIE PODATKOWE

Jednolity tekst dekretu z dnia 16.V. 1946 r. o postępowaniu podatkowym ogłoszony został w Dz. U. RP z 1950 r. nr 56 poz. 506.

ZNIESIENIE ZAKAZU WYWOZU RUCHOMOŚCI Z OBSZARU ZIEM ODZYSKANYCH

Rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów z 3.I. 1951 r. (Dz. U. RP nr 2 poz. 11) zniesiony został z dniem 1 stycznia 1951 r. zakaz wywozu mienia ruchomego z obszaru Ziem Odzyskanych. Jedynie wywóz poniemieckich maszyn, narzędzi i urządzeń technicznych wymaga zezwolenia prezydium właściwej wojewódzkiej rady narodowej. Zezwolenia te nie są jednak wymagane w przypadkach, gdy chodzi o przedmioty znajdujące się w posiadaniu jednostek gospodarki uspołecznionej lub nadają się one jedynie do celów gospodarstwa domowego.

TRANSPORT DROGOWY

Ustawa z 8.I. 1951 r. o transporcie drogowym (Dz. U. RP nr 4, poz. 26) — ustala zasadę pełnego upaństwowienia komunikacji na drogach publicznych w duchu ustroju socjalistycznego, postanawiając, że zarobkowy transport wykonują powołane w tym celu przedsiębiorstwa państwowe — z nielicznymi podanymi niżej wyjątkami — w zakresie i na warunkach ustalonych przez Ministra Komunikacji. Pełny wyjątek od tej zasady dopuszcza ustawa jedynie w przypadkach, gdy przedsiębiorstwa państwowe nie mogą zaspokoić miejscowych potrzeb transportowych, dopuszczając do wykonywania zarobkowego transportu inne osoby (prywatne), a przede wszystkim spółdzielnie, w drodze zezwoleń, których tryb i warunki ustalone będą w osobnym rozporządzeniu.

Dalsze wyjątki, lecz tylko w zakresie przewozu osób, dotyczą przedsiębiorstw państwowych podległych Ministrowi Gospodarki Komunalnej, działających w osiedlach i w komunikacji podmiejskiej, a także zarządu pocztowego, któremu w granicach i na warunkach ustalonych przez Ministra Poczt i Telegrafów w porozumieniu z Ministrem Komunikacji zezwala ustawa na zarobkowy przewóz osób. Ten pomocniczy przewóz osób ma na celu wykorzystanie transportu pocztowego w docieraniu do miejscowości, dla których nie opłaca się na razie uruchamianie samodzielnej komunikacji autobusowej.

Poza postanowieniami o przewozie zarobkowym ustawa zawiera nader ważne postanowienia upoważniające Radę Ministrów do określenia w drodze rozporządzenia zakresu, sposobu i warunków używania samochodów bez względu na osobę ich posiadacza. Ustawa upoważnia dalej do ustalenia w tym rozporządzeniu zakazu używania określonych rodzajów pojazdów do niektórych rodzajów i zakresów transportu, jak również obowiązku użytkowników pojazdów drogowych świadczenia nimi usług transportowych na cele ogólnogospodarcze, według taryf przewidzianych dla takich świadczeń.

Z uprawnień powyższych skorzystała już Rada Ministrów w rozporządzeniu z 8.I. 1951 r. (Dz. U. RP nr 4, poz. 29) wprowadzając zakaz używania określonych w rozporządzeniu rodzajów pojazdów drogowych i ograniczając ruch prywatnych samochodów osobowych do określonego obszaru i rozmiaru miesięcznego, zaś samochodów ciężarowych i ciągników bez względu na osobę posiadacza do określonego w rozporządzeniu niezarobkowego przewozu osób i wskazanego w rozporządzeniu obszaru.

Ustawa wymienia poszczególne rodzaje transportu niezarobkowego, nie podlegające jej postanowieniom, oraz stwierdza, że nie ma ona zastosowania do transportu w zarządzie Ministra Obrony Narodowej i Ministra Bezpieczeństwa Publicznego.

SPRAWOZDANIE Z WYKONANIA NARODOWYCH PLANÓW GOSPODARCZYCH

Uchwała Prezydium Rządu z 3.I. 1951 r. (Mon. Pol. nr A-4, poz. 50) zobowiązuje Przewodniczącego PKPG do przedstawienia Prezydium Rządu (w terminie do 25 dni po zakończeniu każdego kwartału) sprawozdania kwartalnego z wykonania narodowego planu gospodarczego. Ponieważ podstawę takiego sprawozdania stanowić będą sprawozdania właściwych ministrów, uchwała zobowiązuje ich do przedstawiania swych sprawozdań Przewodniczącemu PKPG nie później niż w 20 dni po upływie kwartału. Uchwała zawiera również wskazówki dotyczące treści sprawozdań.

W. B.

PRZEGLĄD PRZEPISÓW ORGANIZACYJNYCH

UTWORZENIE MINISTERSTWA BUDOWNICTWA PRZEMYSŁOWEGO MINISTERSTWA BUDOWNICTWA MIAST I OSIEDLI ORAZ KOMITETU DO SPRAW URBANISTYKI I ARCHITEKTURY

Ustawa z 30 grudnia 1950 r. o organizacji władz i instytucji w dziedzinie budownictwa (Dz. U. RP nr 58 poz. 523) tworzy z dniem 1 stycznia 1951 r. urząd Ministra Budownictwa Przemysłowego, urząd Ministra Budownictwa Miast i Osiedli oraz Komitet do Spraw Urbanistyki i Architektury przy Prezesie Rady Ministrów, znosząc równocześnie urząd Ministra Budownictwa oraz Zakład i Dyrekcje Osiedli Robotniczych (ZOR).

Zakres działania władz naczelnych w dziedzinie budownictwa zawiera rozporządzenie Rady Ministrów z 30 grudnia 1950 r., a szczegółowy zakres działania i organizację Komitetu do Spraw Urbanistyki i Architektury rozp. Rady Ministrów z 30 grudnia 1950 r. (Dz. U. RP nr 58 poz. 529 i 530).

Ustawa z 30 grudnia nie jest bez wpływu na zakres działania Ministra Komunikacji, gdyż przekazuje Ministrowi Budownictwa Przemysłowego z resortu komunikacji sprawy realizacji wielkich budowli wodnych jak również wszelkich urządzeń komunikacyjnych i żeglugowych.

Dla uniknięcia wszelkich wątpliwości wspomniane wyżej rozp. Rady Ministrów w sprawie zakresu działania władz naczelnych w dziedzinie budownictwa wyraźnie stwierdza, że sprawy budownictwa kolei i dróg lądowych należą do kompetencji Ministra Komunikacji.

Utworzenie zamiast jednego dwóch ministerstw w zakresie budownictwa oraz Komitetu do Spraw Urbanistyki i Architektury podyktowane zostało potrzebami Planu 6-letniego, który w tej dziedzinie stawia olbrzymie zadania nie do przeprowadzenia przez jeden resort.

UTWORZENIE MINISTERSTWA PRZEMYSŁU CHEMICZNEGO

Ustawa z 30 grudnia 1950 r. ogłoszona w Dz. U. RP nr 58, poz. 522 tworzy z dniem 31 grudnia 1950 r. urząd Ministra Przemysłu Chemicznego do spraw przemysłu chemicznego, papierniczego, gumowego, tworzyw sztucznych i włókien sztucznych. Sprawy te należały dotąd częściowo do zakresu działania Ministra Przemysłu Ciężkiego, częściowo do zakresu działania Ministra Przemysłu Lekkiego.

Równocześnie ukazał się w Monitorze Polskim (nr A-135 poz. 1751) tymczasowy statut organizacyjny nowego Ministerstwa. Statut ten jest charakterystyczny przez to, że zgodnie z uchwałą Prezydium Rządu z 23 grudnia 1950 r. w sprawie włączenia w skład Ministerstw centralnych zarządów włącza w skład Ministerstwa obok departamentów funkcjonalnych i komórki usługowej Ministerstwa (Centrali), jaką jest Biuro Budżetowo-Gospodarcze, centralne zarządy przedsiębiorstw nowego resortu.

NOWA ORGANIZACJA WEWNĘTRZNA MINISTERSTWA PRZEMYSŁU CIĘŻKIEGO

W miejsce tymczasowego statutu organizacyjnego Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego z maja 1950 r. weszła w życie z dniem 12 stycznia br. nowa tymczasowa organizacja wewnętrzna tego Ministerstwa na podstawie uchwały Rady Ministrów z 14 grudnia ub. r. (Mon. Pol. z 1951 r. nr A-1, poz. 2).

Charakterystyczne dla tej uchwały jest wyliczenie oprócz departamentów i biur funkcjonalnych i usługowych oraz centralnych zarządów przemysłu, a więc organów wchodzących w skład Ministerstwa, także urzędów, instytutów, biur projektów i central zbytu podległych temu Ministerstwu. Tylko ustalenie wykazu przedsiębiorstw produkcyjnych i usługowych po-

zostawia uchwała Ministrowi Przemysłu Ciężkiego w porozumieniu z Ministrem Finansów i za zgodą Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego.

UTWORZENIE BIURA DO SPRAW GOSPODARKI METALAMI NIEŻELAZNYMI

Na podstawie uchwały Prezydium Rządu z 14 grudnia 1950 r. (Mon. Pol. A-133, poz. 1702) zostało utworzone z dniem 28 grudnia 1950 r. przy Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego — Biuro do Spraw Gospodarki Metalami Nieżelaznymi, mające na celu zapewnienie racjonalnej gospodarki i dystrybucji metalami nieżelaznymi do potrzeb gospodarki narodowej. Dla opracowania poszczególnych zagadnień dyrektor tego Biura może powoływać komisje złożone ze specjalistów i przedstawicieli zainteresowanych resortów.

INSPEKTORZY GOSPODARKI SAMOCHODOWEJ PRZY PREZYDIACH WOJEWÓDZKICH RAD NARODOWYCH

W celu zwiększenia kontroli wykorzystania samochodów oraz usprawnienia transportu samochodowego uchwała Prezydium Rządu z 14 grudnia 1950 r. (Mon. Pol. A-133, poz. 1693) poleca Ministrowi Komunikacji powołać w terminie do dnia 28 stycznia 1951 r. inspektorów gospodarki samochodowej przy prezydiach wojewódzkich rad narodowych i Rad Narodowych Warszawy i Łodzi w ramach wydziałów komunikacyjnych.

Inspektorzy ci mają być organami kontrolnymi i instruktorskimi w zakresie gospodarki samochodowej. Czynności ich powinny być koordynowane z czynnościami inspektorów samochodowych przy Prezydium Rady Ministrów. Szczegółowy zakres czynności inspektorów i sposób ich wykonywania ma określić Minister Komunikacji.

PRZEKAZANIE LIDZE LOTNICZEJ ZAKŁADÓW OBSŁUGUJĄCYCH SPORT LOTNICZY

Zarządzenie Ministra Komunikacji z 30 listopada 1950 r. (Mon. Pol. A-132, poz. 1645) przekazuje Lidze Lotniczej w zarząd i użytkowanie z dniem 1 stycznia 1951 r. wszystkie podległe MK okręgowe warsztaty szybowcowe oraz Szybowcowy Zakład Doświadczalny w Bielsku i poleca Zarządowi Głównemu Ligi powołanie dla gospodarki tymi warsztatami Dyrekcji Zakładów Remontowych Lotnictwa Sportowego w Warszawie.

Zarządzenie określa zakres czynności przekazanych Lidze warsztatów, wymieniając prócz naprawy sprzętu lotniczego i szybowcowego także produkcję prototypów i małych serii doświadczalnych tego sprzętu.

WYKAZ ZAKŁADÓW NAPRAWCZYCH PODLEGŁYCH DYREKCJI ZAKŁADÓW PRODUKCYJNYCH KOLEI PAŃSTWOWYCH

Zarządzenie Ministra Komunikacji z 9 grudnia 1950 r. (Dz. Urz. MK nr 18, poz. 379) podaje wykaz zakładów naprawczych (dawniejszych głównych warsztatów mechanicznych) podległych Dyrekcji Zakładów Produkcyjnych Kolei Państwowych.

K. B.

PRZEGLĄD CZASOPISM ZAGRANICZNYCH

TECHNIKA NOWOCZESNA W ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ ZSRR

Ministerstwo Floty Rzecznej ZSRR wykonało plany przewozów za okres 1946 — 1949, osiągając w 1949 r. przekroczenie przedwojennego poziomu. Wydajność pracy taboru była wyższa niż przewidywał plan pięcioletni na r. 1950.

Przedsiębiorstwa przemysłowe żeglugi śródlądowej przekroczyły plan 1949 r. zarówno globalnie jak i według rodzajów produkcji.

Podstawowym czynnikiem, który umożliwił wykonanie i przekroczenie planu na 1949 r. było stosowanie nowoczesnych metod technicznych. Józef Stalin w referacie swym na XVIII Zjeździe Partii powiedział:

„Podstawą naszego przemysłu i rolnictwa stanowi teraz nowa, współczesna technika. Można powiedzieć nie przesadzając, że z punktu widzenia nasycenia przemysłu i rolnictwa techniką nowoczesną nasz kraj jest krajem przodującym w porównaniu z każdym innym, gdzie przestarzałe środki produkcji są kulą u nogi, hamującą wprowadzenie w życie tej nowoczesnej techniki“ (J. Stalin, Zagadnienia leninizmu).

Od XVIII Zjazdu Związek Radziecki osiągnął dalsze poważne sukcesy w zakresie zaopatrzenia w techniczne środki produkcji wszystkich gałęzi gospodarki narodowej. W samym tylko roku 1949 zbudowano i przekazano do seryjnej produkcji powyżej 300 nowych typów maszyn i zespołów mechanicznych o wysokiej wydajności produkcyjnej. W szerokiej skali realizowana jest mechanizacja prac ciężkich i wymagających dużego wysiłku, zautomatyzowanie szeregu procesów produkcyjnych itp.

O wielkich osiągnięciach narodu radzieckiego w walce o postęp techniczny świadczy fakt przyznania w 1949 r. nagród stalinowskich 1287 działaczom nauki i techniki oraz nowatorom produkcji, w tej liczbie 32 pracownikom żeglugi śródlądowej.

Podstawowe zadania w zakresie stosowania techniki nowoczesnej w organizacjach i przedsiębiorstwach Min. Floty Rzecznej polegały na: dalszym rozwoju nowoczesnych metod eksploatacji taboru pływającego i techniki żeglowania, udoskonaleniu procesów technologicznych, opanowaniu produkcji na nowych maszynach i zespołach mechanicznych, mechanizacji prac ciężkich i wymagających dużego wysiłku w portach, zakładach, budownictwie, przygotowaniu masy drzewnej oraz taboru rzecznego.

Ruch burłakowski, zapoczątkowany w żegludze śródlądowej w 1947 r. w ostatnich latach szeroko się rozwinął. Wynikiem tego rozwoju było to, że w okresie zimowym 1949 — 1950 r. nie był potrzebny remont bieżący 893 obiektów pływających z własnym napędem i 832 obiektów bez napędu.

W okresie nawigacyjnym 1949 r. ruch burłakowski wzbogacił się inicjatywą załogi motorowca „Józef Stalin“, należącego do przedsiębiorstwa żeglugowego Moskwa — Kanał Wołżski. Załoga motorowca rozpracowała taki plan stachanowski, że realizacja jego pozwala, aby statek nie wychodził z ruchu w okresie kilku kolejnych sezonów nawigacyjnych.

Pracownicy stoczni remontowych nie pozostali w tyle za stachanowcami załóg pływających. Zespół Zakładów Astrachańskich im. Lenina, który już w okresie zimowym 1948/49 r. zaczął przedłużać okresy gwarancyjne na wykonywane części i zespoły mechanizmów statków, poszedł dalej, opracowując na okres zimowy 1949/50 r. plan stachanowski określający dodatkowe poczynania techniczne i organizacyjne, które umożliwiły podniesienie jakości produkcji.

Trzeba jednak zaznaczyć, że wiele naszych fabryk nie docenia jeszcze znaczenia inicjatywy Zakładów Astrachańskich, nie zwraca dostatecznej uwagi na konieczność udoskonalenia technologii remontu statku, nie przyczyniając się w ten sposób do urzeczywistnienia zainicjowanego przez burłakowców przedłużania okresu eksploatacji obiektów pływających między dwoma kolejnymi remontami.

W referacie swym wygłoszonym na IV Plenum KC Związku Zawodowego Pracowników Transportu Rzecznego w lipcu 1950 r. Minister Floty Rzecznej ZSRR Szaszkow wskazał, że podstawowym zadaniem zakładów przemysłowych jest szybkie i usilne wprowadzanie w życie nowoczesnej technologii i podnoszenie organizacji pracy do takiego poziomu, który by zapewniał eksploatowanemu burłakowskimi metodami taborowi pływającemu posiadanie dostatecznej ilości części zapasowych oraz przedłużał czasokres używalności tych części dwu a nawet trzykrotnie w porównaniu ze stanem obecnym. Trzeba dążyć do tego, aby w okresie nawigacji załoga statku nie potrzebowała zajmować się remontami statków sposobem chałupniczym, a tylko, w razie potrzeby, korzystała z części zapasowych wysokiej jakości wykonywanych w fabrykach.

Konieczne jest jednak aby wszystkie przedsiębiorstwa i czynniki brzegowe również stosowały rusłanowskie metody, aby były opracowane zespolone plany wspólnej pracy taboru i brzegu.

Zadaniem czynników gospodarczych, pracowników politycznych, organizacji partyjnych i związkowych jest rozwijanie ruchu rusłanowskiego i zwracanie stałej i ciągłej uwagi na każdy obiekt pływający, a w pierwszym rzędzie taki, który osiąga wyniki gorsze od innych.

Jakość pracy portów i przystani ma decydujące znaczenie przy wykonywaniu planu przewozów. Dlatego też na te pozostające obecnie w tyle odcinki musi być przede wszystkim zwrócona nasza uwaga.

Tymi wytycznymi należy się kierować przy wpajaniu zasad techniki nowoczesnej.

W 1949 r. plan przeładunków mechanicznych został przekroczony. Według ciężaru gatunkowego przeładunku mechanicznego porty rzeczne przekroczyły zadania planu pięcioletniego na 1950 r.

Z inicjatywy portu Gorkowskiego opracowany był plan stachanowski, polegający na wykorzystaniu posiadanych rezerw zdolności usługowej dźwigów i powszechnego zastosowania przodujących metod pracy kranistów.

Pomimo że ogólny poziom pracy portów uległ pewnej poprawie, w dalszym ciągu jednak postoje statków przy załadunku i wyładunku są długie. W 1949 r. odprawy w terminie dokonane zostały tylko dla połowy ogólnej ilości statków.

Pozostaje w tyle mechanizacja ciężkich prac związanych z przygotowaniem masy drzewnej. Plan zastosowania nowoczesnych metod technicznych na tym odcinku wykonany został tylko w 65%. Szczególnie źle wypełnione zostały zadania w zakresie mechanizacji dostawy masy drzewnej i przygotowania jej do spławu, co doprowadziło do załamania się planu przygotowania masy drzewnej w IV kwartale 1949 r. i I kwartale 1950 r.

Na skutek tego Kolegium Ministerstwa zwróciło uwagę Centralnemu Zarządowi Lasów na konieczność zasadniczej zmiany w ustosunkowaniu się do zagadnienia mechanizacji przy przygotowaniu masy drzewnej.

Plan na 1949 r. przewidywał opanowanie przez przedsiębiorstwo Ministerstwa Floty Rzecznej produkcji na nowych maszynach o wysokiej wydajności oraz dostarczenie do eksploatacji udoskonalonych statków.

Wpajanie nowych procesów technologicznych odbywało się bardzo nierównomiernie, z załamaniami na poszczególnych odcinkach. Na przykład planowane uruchomienie produkcji zmodyfikowanego żelaza Ministerstwo, jako całość, wykonało w 110%, natomiast poszczególne Zakłady Głównego Zarządu Floty zaledwie tylko w połowie. Szczególnie źle wykonały to zadanie Zakłady Astrachańskie im. Lenina i Zakłady w Kujbyszewie. Główny Zarząd Zakładów Przemysłowych Żeglugi, który jako całość plan przekroczył, ma zupełnie niedostateczne wskaźniki w stoczniach im. Włodarskiego, zakładach im. Kominternu, zakładach w Rydze.

Mniej więcej taki sam obraz, jeśli chodzi o przejście zakładów na automatyczne spawanie. Plan ogólny w tym zakresie wykonany jest w 85%, są jednak zakłady, w których spawanie to stosowane było w niedostatecznym zakresie.

Kierownicy niektórych przedsiębiorstw zapominali, że spawanie automatyczne podnosi jakość spawania, zapobiega wyginaniu się arkuszy, zmniejsza czasokres produkcji 3 — 5-krotnie, zmniejszając jednocześnie zarówno ilość włożonej pracy jak i zużycie elektrodów.

Montaż statków zespołami, zarówno powierzchniowymi jak i objętościowymi pozwolił, ze względu na możliwość wykonywania części robót poza pochylniami, na znaczne skrócenie czasu znajdowania się budowanych obiektów na pochylniach. Prócz tego zmniejszył się znacznie zakres robót spawalniczych pionowych i górnych oraz ilość potrzebnej pracy (o 28 — 30%).

W ten sposób dokonany został przez Zakłady „Limenda" remont kapitalny parowców „Róża Luksemburg", „Karol Liebknecht" i „Suworow". Okresy wykonywania remontów były wyjątkowo krótkie a koszty znacznie niższe od planowanych. Wyniki te nie znalazły jednak właściwego zastosowania w innych przedsiębiorstwach resortu Ministerstwa.

W tych samych Zakładach zaprojektowana i wykonana została uniwersalna maszyna do gięcia blachy, która umożliwia osiąganie dowolnej krzywizny przy gięciu arkuszy blachy dla poszycia statku i zmniejsza potrzebną ilość pracy 2,5 — 3-krotnie. Jednak Główny Zarząd Przemysłu Rzecznego nie spowodował zainstalowania takich maszyn w innych swoich zakładach.

Potokowe odlewanie prętów jednolitych opanowane zostało tylko w Zakładach Gorodeckich. Wtłaczanie do wielkich pieców powietrza z większą zawartością tlenu zmniejsza zużycie koksu o 25%.

Przytoczone powyżej fakty świadczą o poważnych niedociągnięciach w zakresie wpajania w żegludze śródlądowej zasad techniki nowoczesnej. Podstawową przyczyną tych niedociągnięć jest to, że inżynierowie Zarządów Ministerstwa i kierownicy organizacji gospodarczych zwracają zbyt małą uwagę na ten odcinek

pracy. Zarówno w głównych Zarządach, jak i zakładach pracy brak ścisłych planów prac organizacyjno-technicznych, mających na celu umożliwienie powszechnego stosowania nowoczesnej techniki. W szczególności wiele przedsiębiorstw nie docenia ważności sprawy odpowiedniego przygotowania zakładów, aby można było stosować w nich nowoczesne metody techniczne oraz stworzenia w tych zakładach takich warunków pracy, które by ułatwiały najbardziej pełne wykonywanie planowanych zadań. Organizacje zaopatrzeniowe Ministerstwa i przedsiębiorstw nie zapewniły zakładom urządzeń i materiałów koniecznych dla stosowania techniki nowoczesnej. Dużym błędem jest też brak regularnej wymiany doświadczeń, właściwego instruowania oraz potrzebnych informacji, co jest winą wydziału wynalazków Centralnego Zarządu Technicznego oraz prasy fachowej — gazety „Transport Rzeczny" oraz czasopisma pod tym samym tytułem.

Na 1950 r. przed żeglugą śródlądową stanęły nowe, poważne zadania w zakresie przewozów, przeładunków, budowy taboru, odbudowy, kapitalnych remontów, budownictwa brzegowego itp.

Plan udoskonaleń technicznych na 1950 r. przewiduje dalsze upowszechnianie burłakowskich metod technicznej eksploatacji statków i rusłanowskich metod jazdy, stosowanie w większym zakresie mechanizacji ciężkich prac w portach, przemyśle, budownictwie, taborze pływającym i na drogach wodnych, przejście na budowanie statków systemem potokowym, uruchomienie produkcji żelaza modyfikowanego, potokowego odlewnictwa, szybkościowego skrawania, elektrycznego ostrzenia i sprawdzania przyrządów itp.

Oprócz budowy statków z nowoczesnymi urządzeniami przewidziane są poważne prace mające na celu modernizację statków starych w kierunku poprawy ich jakości techniczno - eksploatacyjnych, wykonanie i zainstalowanie na statkach przegrzewaczy pary systemu Centralnego Instytutu Naukowo - Badawczego Floty Rzecznej, chłodnic termosyfonowych, separatorów pary, podgrzewaczy wody, filtrów do oczyszczania oleju itd. Przewidziana jest również w szerokim zakresie modernizacja pędziszów; umożliwi to osiąganie przez tabor większych szybkości technicznych. To ostatnie stwierdzono doświadczalnie. W szczególności, w wyniku tej właśnie pracy udało się w Zakładach Bałakławskich w okresie remontów zimowych podnieść szybkość techniczną remontowanych motorowców.

W związku ze zwiększeniem ilości przewozów taborem rzecznym i zwiększonymi żądaniami rusłanowców co do szlaków żeglownych, konieczne jest poprawienie stanu szlaków wodnych i zwiększenie gwarantowanej głębokości. Dlatego też plan udoskonaleń technicznych na 1950 r. przewidywał zadanie wykorzystania istniejących rezerw taboru pogłębiarek, stosowania map technologicznych, modernizacji pomp itp.

W większym niż dotychczas zakresie powinna być stosowana elektryfikacja znaków na drogach wodnych. Posterunki wodne oraz ekipy badające szlaki wodne powinny być zaopatrzone w motorówki.

W roku 1950 zwiększył się znacznie zakres budownictwa brzegowego, wykonywanego środkami samego Ministerstwa. W tej dziedzinie najważniejszym zadaniem jest powszechna mechanizacja prac ciężkich, wymagających dużego wysiłku jak również wykonywania składowych części konstrukcji betonowych i żelazobetonowych.

Wpajanie techniki nowoczesnej związane jest z opracowaniem i wykonaniem wzorców tej techniki, na przykład znormalizowanej maszyny parowej oraz maszyny i kotła wysokiego ciśnienia. Prócz tego należy przeprowadzić najbardziej wszechstronne próby wzorców już wykonanych, w szczególności kotła parowego NTO, szybkobieżnej maszyny parowej, zmechanizowanych palenisk kotłów itp.

Wyniki wykonania planu udoskonaleń technicznych za pierwsze półrocze 1950 r. świadczą, że kierownicy administracyjni, personel techniczny fabryk, przedsiębiorstw żeglugowych, okręgowych zarządów dróg wodnych i aparatu samego Ministerstwa, organizacje naukowo - badawcze i projektujące nie wyciągnęły jeszcze właściwych wniosków z oceny wykonania planu za rok 1949.

Dokonana w lipcu ub. r. kontrola ujawniła, że w odniesieniu do szeregu wyjątkowo ważnych pozycji wykonanie planu jest niedostateczne. Odnosi się to przede wszystkim do opanowania pracy na nowych urządzeniach w portach, produkcji modyfikowanego żelaza, produkcji pomp do pogłębiarek oraz poczynienia właściwych kroków w zakresie gospodarki cieplnej i modernizacji taboru.

Stwierdzono, że przyczyny załamania się planu są takie same jak i w 1949 r. Kierownicy, a przede wszystkim główni inżynierowie głównych zarządów Ministerstwa nie ześrodkowują stale swej uwagi na zadaniach w zakresie udoskonaleń technicznych; wykonywanie tych zadań, jeśli chodzi o istotę rzeczy, nie jest bieżąco kontrolowane, a na szeregu odcinków odbywa się właściwie tylko od wypadku do wypadku.

Dla wykonania planu udoskonaleń technicznych konieczne jest wszędzie, gdzie nie zostało to jeszcze zrobione, rozpracować właściwe zarządzenia organizacyjne i techniczne według poszczególnych pozycji planu, zorganizować bieżącą kontrolę i zapewnić pomoc nie tylko głównych zarządów, ale i Centralnego Zarządu Technicznego i Wydziału Wytwórczego.

Konieczne jest zwiększyć odpowiedzialność kierowników administracyjnych za wykonanie planu wprowadzenia w życie udoskonaleń technicznych, za właściwe wykorzystanie w produkcji wyników prac naukowo-badawczych; konieczne jest systematyczne publikowanie w prasie (gazety, czasopisma) jak wykonywane są plany udoskonaleń technicznych.

Dużą rolę we wprowadzeniu w życie udoskonaleń technicznych mają kadry inżyniersko - techniczne.

Rząd ZSRR należycie ocenił pełną samozaparcia się pracę grupy inżynierów, techników i majstrów, którzy wzięli udział w podstawowych udoskonaleniach dotychczasowych metod eksploatacji technicznej statków, techniki ruchu, budownictwa statków i odlewnictwa. Grupa ta odznaczona została nagrodami stalinowskimi.

Dążenie do postępu, do nowych twórczych osiągnięć, krytyczne ustosunkowanie się do wyników swej pracy, gorąca chęć stałego polepszania swoich wyników — to są najcenniejsze cechy inżyniera radzieckiego. Można być pewnym, że inżynierowie i technicy żeglugi śródlądowej poczuwając się do swego patriotycznego obowiązku dołożą sił, aby przyspieszyć rozwój techniczny i w większym, pełniejszym stopniu wykorzystywać udoskonalenia techniczne.

Za wpojenie zasad techniki nowoczesnej ponoszą dużą odpowiedzialność główni inżynierowie głównych zarządów Ministerstwa, przedsiębiorstw żeglugowych, zarządów dróg wodnych, budownictwa, zakładów, stoczni, portów i innych przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej. Są oni odpowiedzialni za wykonanie zadań rozwoju produkcji, zwiększenie wydajności pracy, obniżenie kosztów własnych, podniesienie jakości produkcji itp. Głównym inżynierom nie wolno się godzić z przestarzałymi, niewydajnymi metodami organizacji produkcji i organizacji pracy. Aby iść naprzód, nie pozostając w tyle za stawianymi przez życie wymaganiami, inżynier radziecki powinien podnosić swe kwalifikacje zawodowe i poziom ideologiczny.

(Riecznoj Transport nr 4 — 1950)

W. K.

OCZYSZCZANIE STACJI OD ŚNIEGU

W ZSRR praca oczyszczania stacji odbywa się wg ułożonego zawczasu harmonogramu, w którym każda służba ma określoną zadaną czynność, skoordynowaną z czynnościami innych służb. W planie powinno być wskazane z góry, za jaki teren stacji i szlaku odpowiada dany pracownik, co ma robić i jakie narzędzia do pracy otrzymuje. Do oczyszczania śniegu powinny być używane nie tylko duże i ciężkie maszyny, jak pługi, spychaczki itp., lecz i mniejsze urządzenia do odtajania lodu, grzebienie odśnieżne itd. Ważne jest przygotować zawczasu tory, na które mają być kierowane wagony ze śniegiem.

O PODNIESIENIE ROLI NACZELNIKA STACJI JAKO ORGANIZATORA PRACY

W redakcji czasopisma GUDOK odbyła się narada produkcyjna z udziałem zainteresowanych czynników Sł. Ruchu, na której podkreślono przestarzałość przepisów wydanych w roku 1936 niezgodnych z obecną rolą naczelnika stacji, jako odpowiedzialnego kierownika i organizatora pracy w zakresie państwowym. Zachodzi konieczność poważnego wzmocnienia powagi stanowiska naczelnika stacji, nadania mu większych pełnomocnictw jako odpowiedzialnego w pełni kierownika ważnej placówki kolejowej („jedinonaczalje"). Większe stacje pracują już w ZSRR wg metody inż. Kowalewa, na innych naczelnikami są inżynierowie, którzy jak np. inż. Mamedow stworzyli własny przemyślany system zestawiania i przerabiania pociągów. W artykule przedstawiono szereg propozycji dotyczących usprawnienia pracy stacji, wysuniętych na naradzie.

2 LATA PRACY RADY GOSPODARCZEJ KOLEI ŁOTEWSKICH

Koleje Łotewskie przed dwoma laty stworzyły radę do zagadnień gospodarczych (ekonomicznych). W skład rady weszli: stachanowcy, inżynierowie, technicy, ekonomiści i księgowi. Rada postawiła sobie jako zadanie moblizację rezerw gospodarczych, aby osiągnąć zwiększenie przewozów na kolejach Łotwy i obniżyć ich koszty własne. Zwrócono uwagę na zwiększenie wydajności pracy, łączenie specjalizacji pracy pracowników (1 pracownik umie wykonywać pracę różnej specjalności, np. elektromonter jest jednocześnie blacharzem, ślusarzem, dozorcą sieci elektrycznej i monterem przewodów napowietrznych), wprowadzenie pracy akordowej, zmniejszenie ilości oddziałów liniowych z małym zakresem pracy, racjonalizację metod technologicznych: zamknięto 3 składnice opału jako zbędne, przeniesiono naprawę wagonów do budynków parowozowni, których powierzchnia była zbyt mało wyzyskana, scentralizowano dokonywanie rewizji parowozów w dwóch miejscach zamiast kilku, połączono w jedno administrację parowozowni i wagonowni, wprowadzono opalanie parowozów mało wartościowymi gatunkami węgla (do 40%), zastosowano ruszty ruchome w parowozach itp. Autor artykułu P. Szczerbakow wylicza jeszcze inne posunięcia charakteru finansowego i gospodarczego, w których wyniku plan na rok 1950 został przekroczony, mimo iż personel zmniejszono o 762 pracowników. W roku 1949 kolej dała 27 milionów rubli dochodu więcej niż planowano.

(Gudok nr 140 — 154)

PRZYRZĄD NA PAROWOZIE DO OCZYSZCZANIA TORÓW

Koleje NRD, używając z konieczności do opalania parowozów węgla brunatnego, zmuszone były do podjęcia walki z zanieczyszczeniem torów od popiołu, niedopałków, działających szkodliwie na stan nawierzchni, a nawet zmniejszających bezpieczeństwo ruchu, gdyż zapychając podsypkę, utrudniają one odrzucanie nawierzchni. Dodać do tego należy ogólnie znane zjawisko szkodliwego działania popiołu i kurzu na mechanizm parowozowy i jego części ruchowe.

Pomysł wsysania odpadków i popiołu z nawierzchni w zastosowaniu praktycznym nie dał pożądanych wyników, gdyż wydajność przyrządu zainstalowanego na parowozie nie przekraczała 12 m^3 na godzinę przy małej szybkości posuwania się parowozu 1 km/godz. Przyrząd wsysający zastąpiony został przyrządem wydmuchującym pomysłu inż. Kramera. Wydmuch jest tak silny, iż nawet drobne kamienie są odrzucane do góry, co zmusiło do stosowania bocznych blach ochronnych. Sam przyrząd jest b. prosty, składa się z zespołu rur umieszczonych przed dymnicą, do których wpuszcza się parę pod ciśnieniem 10 atn. Strumienie pary wydmuchują kurz i odrzucają go na boki poza tor, a „miotła parowa" usuwa resztki kurzu. Jazda odbywa się tendrem naprzód z szybkością 15 km/godz. Przyrząd może być zmontowany na każdym parowozie. Ustrój jego jest prosty, a koszt niski (około 250 marek).

(Der Verkehr nr 10 — 1950)

ZAGADNIENIA ZASTOSOWANIA GAZU GENERATOROWEGO NA STATKACH I STOCZNIACH MINISTERSTWA FLOTY RZECZNEJ ZSRR

Doświadczenia z zastosowaniem gazu generatorowego do napędu statków i silników na stoczniach ZSRR datuje się od roku 1931. Inż. M. Genin daje krótki opis pierwszych instalacji używanych w flocie rzecznej kończąc na opisie generatora z silnikiem 60 — 75 KM, w którym można było gazyfikować drewno z wilgotnością do 45%. Dalej podane są opisy instalacji powojennych, nad którymi próby są jeszcze w toku. Autor jest zdania, że w stoczniach należy budować stacje generatorowe i dostarczać do miejsc spożycia gaz w stanie ochłodzonym i oczyszczonym; jako opał w ZSRR wchodzą w grę: antracyt oraz gorsze gatunki węgla kamiennego i brunatnego. Na statkach powinny być spalane w instalacjach brykiety z węgla brunatnego i torfu. Autor dowodzi, iż współczesne statki rzeczne należy projektować w ten sposób, aby można było przewidzieć możliwość umieszczenia na nich instalacji do gazu generatorowego i potrzebnego zapasu twardego paliwa.

(Riecznoj Transport nr 4 — 1950)

S. W.