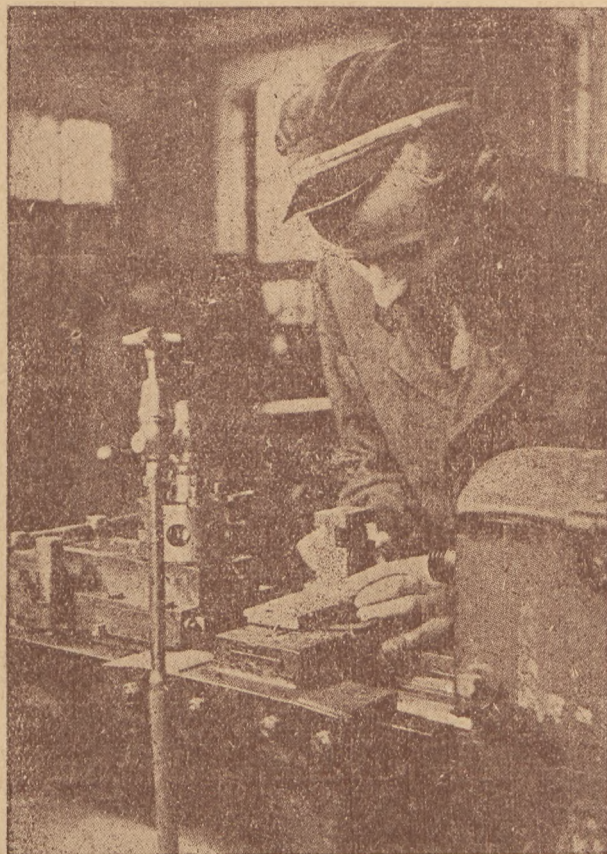




PRZEGŁAD KOLEJOWY



Racjonalne szkolenie kadr czołowym zagadnieniem w 1951 r.



ROK III

Nr 1

STYCZEŃ

1 9 5 1

MIESIĘCZNIK

TECHNICZNO-GOSPODARCZY

W A R S Z A W A

T R E Ś Ć N U M E R U

	Strona
Inż. LEON GEHORSAM — O właściwą organizację szkolenia zawodowego kolejarzy	1
ROMAN FISZHAUT — Szkolenie kadr kolejowych.	3
Inż. CZESŁAW PIELAS — Szkolenie pracowników Służby Ruchu na kursach centralnych i dyrekcyjnych	8
Inż. TEOBALD NEUMANN — Przygotowanie kadr i szkolenie w Służbie Mechanicznej	10
Mgr inż. HENRYK ŚMIGIELSKI — Zagadnienie szkolenia pracowników Służby Elektrotechnicznej	13
Mgr inż. ALEKSANDER UZAROWICZ — Szkolenie kadr techników komunikacji .	16
Inż. ZYGMUNT SZKÓP — Rola dyspozytora ruchu w planie 6-letnim	21
Inż. BOLESŁAW JARMUŻYŃSKI — Tarcica drzewna w budowie wagonów towarowych	26
Inż. JERZY WYRZYKOWSKI — Praca stacji rozrządowej w ruchu towarowym .	28
BORYS DWORAŃCZYK — Osiągnięcia obsługi spedycyjnej PKP	32
ZDZISŁAW SIPIŃSKI — Organizacja pociągów budowlanych na PKP	33
KRONIKA.	36
Z ŻYCIA STOWARZYSZENIA INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI	40



WYDAWCA

Wydawnictwa Komunikacyjne,
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, tel. 400-60/64,
wewn. 18 lub 53.

WARUNKI PRENUMERATY

Półrocznie 27 zł kwartalnie 13 zł 30 gr. Cena
zeszytu pojedynczego 4 zł 50 gr, podwójnego
7 zł 50 gr

REDAKTOR NACZELNY

inż. Leon Gehorsam

KOMITET REDAKCYJNY

dr K. Becher, inż. T. Neumanna, mgr S. Podwysocki, mgr J. Włodarczyk

ADRES REDAKCJI

Warszawa, ul. Chałubińskiego 3, pokój 2,
tel. 8.92-80 wewn. 55-38

Nakład 9000 egz., obj. 2 1/4 ark., form. A-4; papier-druk. sat. VII kl. 61x86, 70 gr
Robotnicza Spółdzielnia Wydawnicza „Prasa”, Drukarnia, Warszawa, Al. Jerozolimskie 123

Zam. 3235 21.XII.50 r. 2-B-10503



INŻ. LEON GEHORSAM

O WŁAŚCIWĄ ORGANIZACJĘ SZKOLENIA ZAWODOWEGO KOLEJARZY

PKP zakończyły pierwszy rok Planu 6-letniego na 18 dni przed kalendarzowym końcem roku. Ten wielki sukces kolejarzy polskich, stanowi nie tylko wynik ich zwiększonego wysiłku, lecz również wyraz postępu technicznego oraz ulepszonych metod pracy, jakie stosują na naszych kolejach nasi przodujący kolejarze. Stanowi to wynik coraz szerszego i coraz śmielszego stosowania przodujących metod eksploatacyjnych i doświadczeń stachanowców kolei radzieckich. Stanowi to wreszcie rezultat tych przeobrażeń gospodarczych, jakie dokonują się w naszym kraju na skutek zwycięskiego wykonywania zadań Planu 6-letniego.

Entuzjazm, z jakim masy pracujące naszego kraju realizują zadania Planu 6-letniego, stałe przekraczanie planowanych wielkości produkcyjnych przez resorty gospodarcze, stawiają przed kolejami coraz wyższe zadania przewozowe. Wielkości przewozowe, założone pierwotnie w Planie 6-letnim kolei korygują wykonawcy planów.

Przewidywane w 1950 r. wykonanie przewozów towarowych przekroczy planowane na rok 1950 cyfry o 5,2%, a w stosunku do roku 1949 o 14,3%. W stosunku do roku 1937 oznacza to przeszło dwukrotny wzrost przewozów towarów. Podobnie ma się sprawa i z ilością przewiezionych pasażerów, których liczba w stosunku do roku 1937 wzrosła przeszło dwukrotnie.

Innymi słowy w 6-tym roku istnienia ustroju demokracji ludowej przewozimy przeszło dwa razy więcej towarów i pasażerów, niż przewoziły koleje w 20-tym roku panowania kapitalistów w Polsce przedwrześniowej. A przed nami perspektywa stale wzrastającej produkcji, rozkwitu wszystkich dziedzin życia, perspektywa stałego wzrostu przewozów kolejowych. Przed nami wspaniałe zadania Planu 6-letniego — planu budowy podstaw socjalizmu w naszym kraju.

Jak biedne, jak zawstydzające wydają się dziś „osiągnięcia“ kolei w roku 1924 — 1925, którymi chwalił się przed sejmem ówczesny minister komunikacji, inż. Tyszko. Jak beznadziejną malował on przed kolejami perspektywę na tle pogłębiającego się kryzysu gospodarczego:

„Rok 1925 nie przyniósł zmiany na lepsze w stosunkach gospodarczych kraju. Przesilenie nie tylko trwało, ale nawet się pogłębiało i kolej w imię interesów państwowych zmuszona była iść na dalsze zniżki taryfowe“. Interesy „państwowe“, to były interesy właścicieli kopalń i hut, tartaków, lasów i cementowni, to były interesy karteli, interesy rodzimych i zagranicznych kapitalistów. Aby nie pozostawić żadnych iluzji, o czyje to interesy szło, powiada dalej w swym sprawozdaniu minister Tyszko: „Największe ofiary poniosły koleje polskie dla poparcia wywozu węgla, cementu, drzewa i rudy, ponieważ udzielono zniżek z taryf nie pokrywających kosztów własnych przewozu“. Państwo, a więc i kolej, stojąc na usługach kapitalistów, robiła wszystko, aby kapitalistom ułatwić eksport tych podstawowych artykułów. W kraju kapitalistycznego wyzysku, w kraju nędzy i bezrobocia, spadały z każdym rokiem przewozy osób i minister bez cienia wstydu, a przeciwnie z dumą podkreśla, że „w przewidywaniu słabszego ruchu podróżnych rozkład jazdy roku 1924/25 został skonstruowany już z uwzględnieniem dokonanej redukcji pociągów“.

Z ruchem towarowym nie było lepiej.

„Jeszcze w większym stopniu, aniżeli na ruch pasażerski — powiada minister Tyszko — ogólne warunki życia gospodarczego w kraju wpłynęły na ruch towarowy“. W ciągu jednego roku 1924 spadła średniodzienna praca kolei z 13682 wag. na 12877 wag.

Nie mogło być w tych warunkach — warunkach spadających przewozów i rosnących tym

samym nadwyżek taborowych mowy o racjonalnej gospodarce, o nowoczesnych wskaźnikach pracy kolei. Przebieg dobowy czynnego parowozu był o 43% mniejszy od obecnego, w ruchu towarowym był 2 razy mniejszy od obecnie osiągniętego.

Dopiero teraz w ustroju gospodarki planowej jest możliwy pełny rozkwit wszystkich dziedzin gospodarki, a więc i kolejnictwa.

„Wyższość planowej gospodarki socjalistycznej polega przede wszystkim na tym, że kieruje się ona potrzebami narodu, interesami ludu pracującego, a nie interesami spekulantów i wyzyskiwaczy kapitalistycznych, którzy raz na zawsze zostali usunięci i przepędzeni jako pasożyty wysysające krew z mas pracujących i niszczące rabunkową gospodarką ekonomikę kraju, jego siły wytwórcze. Rozwinąć jak najpełniej i podnieść na najwyższy poziom siły wytwórcze kraju właśnie po to, aby pobudzały one, wzmacniały, potęgowały twórczą energię mas ludowych — niewyczerpane źródło postępu materialnego narodu — oto zadanie planowej polityki państwa, budującego socjalizm“ — pisze tow. Bierut.¹⁾

W roku 1951, drugim roku Planu 6-letniego, stoją przed nami jeszcze poważniejsze zadania. Wykonanie przewozów w roku 1950, wykonanie planów produkcyjnych przez wszystkie resorty gospodarcze, wykazało konieczność podwyższenia planów przewozowych na rok 1951 przy konieczności dalszego zaostrzenia wszystkich podstawowych wskaźników pracy kolei. W roku 1951 musimy pogłębić walkę o jak najlepsze wykorzystanie wagonu, parowozu, toru, węzła, musimy pogłębić walkę o potaniecie kosztów własnych przewozów przez podniesienie wydajności pracy i przez maksymalne oszczędności materiałowe.

Aby to uzyskać, trzeba pogłębić metody eksploatacji kolei, trzeba ją podnieść na wyższy poziom.

Trzeba zatem szeroko rozwinać wszelkie formy szkolenia pracowników. Szkolenie pracowników na kolei jest jeszcze ciągle w fazie orga-

nizacji. Mimo pewnej ilości kursów i szkół szkolenie na PKP pozostawia jeszcze bardzo wiele do życzenia.

Przede wszystkim wymaga rozwiązania problem właściwych programów szkoleniowych, programów wolnych od bezużytecznego balastu szczegółów i wiadomości, zupełnie w praktyce słuchaczowi niepotrzebnych, za to wzbogacających wiadomościami o Polskę Współczesną, o budownictwie socjalistycznym, które dają słuchaczowi perspektywy naszego rozwoju i wychowują w nim socjalistyczny stosunek do pracy.

Programy te należy wzbogacić dobrze opracowanymi opisami metod pracy przodujących stachanowców radzieckich i naszych przodowników z danej dziedziny pracy kolei.

Trzeba szeroko zorganizować planowe szkolenie, opierając je na gruntownie przeanalizowanym długofalowym planie zapotrzebowania kadr z rozbićciem na zawody, a nie tworzyć planu szkolenia w oparciu o przypadkowe zgłoszenia służb, wynikające niejednokrotnie z chwilowej sytuacji w danej służbie.

W jak najszerszym zakresie należy szkolić młodzież i kobiety, pamiętając o uchwałach V plenum KC PZPR.

„Problem kadr — uczy tow. Stalin — jest dziś, w warunkach technicznej rekonstrukcji przemysłu, decydującym problemem budownictwa socjalistycznego“.

Temu właśnie problemowi — problemowi szkolenia kadr, poświęcony został pierwszy numer „Przeglądu Kolejowego“ w Nowym Roku.

Ten bowiem problem stanie się niewątpliwie jednym z centralnych naszych zadań drugiego roku Planu 6-letniego.

„Partia — jak powiedział tow. Nowak na V plenum KC PZPR — musi umieć i będzie umiała służyć słuszną politykę budownictwa podstaw socjalizmu organizacyjnie zabezpieczyć i utrwalić przez planowe, masowe i śmiałe formowanie nowych kadr, swoich proletariackich kadr, które zdolne będą wspaniałe liczby Planu 6-letniego przekuć w czyn“.

¹⁾ Nowe Drogi Nr 6 r. 1950, str. 6

SZCZĘŚLIWEGO NOWEGO ROKU — POMYŚLNEGO
WYKONANIA ZADAŃ DRUGIEGO ROKU PLANU
6-LETNIEGO ŻYCZY WSZYSTKIM KOLEJARZOM

REDAKCJA

Szkolenie kadr kolejowych

Szybki rozwój kolejnictwa w okresie planu trzyletniego wysunął na naczelne miejsce zagadnienie kadr. Trzeba bowiem zabezpieczyć przedsiębiorstwu potrzebną ilość personelu do obsady poszczególnych stanowisk — i co ważniejsze — odpowiednią jakość personelu, zawodowo należycie przygotowanego w tym tak ważnym i czułym aparacie życia gospodarczego kraju, jakim jest transport kolejowy.

Rozwój techniki w wielu dziedzinach składających się na pracę transportu kolejowego, mechanizacja pracy i nowatorskie metody stosowane w poszczególnych służbach kolejowych, bynajmniej nie umniejszają znaczenia wartości każdego pracownika transportu, jego decydującej roli w osiągnięciu sprawności i bezpieczeństwa przewozów kolejowych. Przeciwnie, im wyższy jest poziom techniczny kolejnictwa, tym więcej wymagań musimy stawiać zatrudnionym w nim pracownikom.

Rozległa specjalizacja w różnych dziedzinach pracy kolei wymaga pozyskania wielkiej ilości pracowników kwalifikowanych, o najróżniejszych kierunkach specjalizacji i na różnym poziomie wykształcenia ogólnego i zawodowego.

Polskie Koleje Państwowe, mają wdzięczne, choć bynajmniej nie łatwe zadanie czerpania ze swego wielkiego rezerwuaru ludzkiego jak największej ilości kandydatów do szerokiego wachlarza zawodów, mających zastosowanie w kolejnictwie i zorganizowania swego własnego szkolenia zawodowego.

Jedną ze złych tradycji, którą kolejnictwo w Polsce Ludowej zdecydowanie odrzuciło, to dawna obojętność naczelnych władz kolejowych oraz administracji do sprawy szkolenia kadr. Tym zagadnieniem mało się interesowano, a większość naczelników służby w dyrekcjach okręgowych lub też kierowników odpowiednich komórek organizacyjnych w Ministerstwie Komunikacji, traktowała je przeważnie, jako „zło konieczne“.

Zupełnie inaczej traktują te zadania władze kolejowe w Polsce Ludowej, które utworzyły już na samym początku odzyskania niepodległości odpowiednią komórkę w Ministerstwie Komunikacji, która od razu przystąpiła do zorganizowania szerokiej akcji szkolenia na wszystkich szczeblach służbowych. W każdym następnym roku akcja ta rozwijała się, starając się nadążyć za ciągle wzrastającymi potrzebami służb kolejowych, a przede wszystkich służb bezpośrednio związanych z ruchem pociągów i jego bezpieczeństwem, nie zapominając o potrzebach innych służb (handlowo - taryfowej, finansowej, zasobowej i administracji personalnej).

Okres 1944—1949 r. włącznie — to okres pośpiesznego, jeszcze niedostatecznie pogłębio-

nego, szkolenia kadr kolejowych, zmierzającego do jak najszybszego zaspokojenia potrzeb kolejnictwa w zakresie fachowców i PKP mogą się wykazać poważnymi osiągnięciami w tym zakresie. Na samych tylko kursach zawodowych przeszkolono w tym okresie ponad 50.000 pracowników, nie licząc innych rodzajów szkolenia, jak: szkolenie uczniów warsztatowych na rzemieślników, urlopowanie płatne pracowników na studia wyższe itp.

Drugą złą spuścizną z okresu międzywojennego ukazały się „Przepisy o służbie przygotowawczej i egzaminach pracowników PKP (Nr A 5)“, pod wielu względami nieżyłowe i niedostosowane do obecnych warunków. Przepisy te, w wielu fragmentach zmienione i uzupełnione, nie mogą stanowić właściwej podstawy dla obecnej akcji szkoleniowej i życie nakazało omijać je w wielu przypadkach. Nie są one jeszcze unieważnione, ponieważ musiałaby być zastąpione nowymi przepisami, których dotychczas nie opracowano.

Brak nowych przepisów, odpowiadających wymogom dzisiejszej rzeczywistości, nie powinien jednak działać hamująco na samo szkolenie. Liczne bowiem zarządzenia Ministerstwa Komunikacji, a później Dyrekcji Generalnej KP, zastępują te przestarzałe przepisy. Należy żałować tylko, że niektórzy pracownicy administracji kolejowej nie przełamali je w sobie pewnych skostniałych biurokratycznych przyzwyczajeń i poglądów i nie zmienili swego stosunku do człowieka, zatrudnionego w przedsiębiorstwie kolejowym.

Jako jeden z wielu dowodów nieaktualności omawianych przepisów, przytoczę dla przykładu, że warunkiem dopuszczenia kandydata do egzaminu na stanowisko dróżnika przejazdowego, przepisy te przewidują odbycie co najmniej 2-letniej służby w kolejnictwie, a następnie aż 8-miesięcznego praktycznego szkolenia. Oczywiście dziś tego przepisu nikt nie zamierza stosować w praktyce.

Przeciążenie programów egzaminacyjnych niepotrzebnymi lub mało istotnymi dla danego stanowiska wiadomościami, to dalsza ujemna cecha omawianych przepisów, którą do czasu wydania nowych przepisów, zwalczą się do-raznie wydawanymi zarządzeniami.

Utworzenie w połowie 1949 r. Dyrekcji Generalnej KP było znacznym zbliżeniem zarządu kolejowego do życia i potrzeb przedsiębiorstwa. W szczególności powstanie w niej komórki szkoleniowej, pracującej wyłącznie dla transportu kolejowego, umożliwiło szybkie posuwanie naprzód akcji szkolenia zawodowego kadr kolejowych na wielu odcinkach.

Z końcem 1949 r. powołano komisję do opracowania „tez“ do nowych przepisów o szkoleniu i egzaminach pracowników PKP. Komisja

ta, w ciągu swej kilkumiesięcznej pracy, przedyskutowała niemal wszystkie zagadnienia związane ze szkolnictwem kolejowym, dotyczące zasad i metod szkolenia oraz spraw szczegółowych, odnoszących się do poszczególnych działów pracy kolejowej. Opracowano m. in. tezy ogólne, dotyczące organizacji oraz zasad i metod praktycznego i teoretycznego szkolenia, jak również dokształcania pracowników oraz tezy szczegółowe, ujęte w tabele, ilustrujące różne rodzaje egzaminów w każdej służbie. Opracowane tezy, które zostały zasadniczo aprobowane przez zainteresowane służby DG oraz przez czynnik partyjny i społeczny, są podstawą do opracowania nowych przepisów. Trudno ocenić, w jakim stopniu rozwiązują one wszelkie zagadnienia szkolenia zawodowego kadr kolejowych, dopiero po ich rozwinięciu i w czasie opracowywania właściwych przepisów można będzie wyciągnąć odpowiednie wnioski i w razie potrzeby, wprowadzić potrzebne zmiany.

W każdym razie należy obiektywnie stwierdzić, że są one dalszym krokiem do postawienia szkolenia zawodowego pracowników kolejowych na właściwym poziomie. Uwzględniono w nich postulaty, ściśle związane z ustrojem demokratycznym Polski Ludowej, umożliwiającym osiągnięcie każdego stanowiska w hierarchii służbowej ludziom zdolnym, w zależności od ich zamiłowań i posiadanej praktyki zawodowej, przy czym zwrócono uwagę na wychowanie społeczne. Za pomocą szeroko zakrojonej akcji szkolenia na kursach zawodowych różnych stopni, każdy pracownik może więc sięgnąć po najwyższe stanowiska służbowe.

W ten sposób tworzy się nową inteligencję robotniczą spośród tych nielicznych robotników i chłopów, którzy dawniej, w ustroju kapitalistycznym, mieli zamkniętą drogę do wyższych stanowisk.

W tezach tych zwrócono szczególną uwagę na praktyczne szkolenie, którego wynik decyduje o właściwym przygotowaniu pracownika do służby. Przewidziano dla niektórych stanowisk (czynności) jednocześnie przeprowadzanie egzaminów praktycznych i teoretycznych w terenie, w miejscach pracy, a nie, jak to dawniej bywało przy zielonym stoliku, z dala od warsztatu pracy. Podkreślono ważność szkolenia ideologicznego, będącego nierozłączną częścią składową szkolenia zawodowego. Dużo miejsca poświęcono stałemu instruktazowi pracowników, opiece nad szkolonymi, metodom szkolenia, organizacji zbiorowego szkolenia (w ośrodkach), starano się jak najbardziej uwzględnić specyfikę służb związanych z ruchem pociągów i bezpieczeństwem oraz potrzebą ścisłej specjalizacji szkolonych pracowników. W dyskusjach nad tezami komisja brała za wzór metody szkolenia, stosowane na kolejach Związku Radzieckiego.

Nie sposób przytoczyć w niniejszym artykule wszystkich zagadnień poruszonych w tezach

ogólnych oraz omówić same tezy szczegółowo. Niektóre tezy są obecnie realizowane w prowadzonej akcji szkoleniowej. Podkreślić należy, że Dyrekcja Gen. KP przystąpiła już do opracowania najważniejszej części nowych przepisów, dotyczącej praktycznego szkolenia i egzaminów oraz dokształcania pracowników zatrudnionych w służbach wykonawczych na linii. Do tej pracy powołano przeważnie fachowców z terenu, najlepiej wyczuwających żywotne potrzeby swoich służb.

Jak przedstawia się obecny stan szkolenia zawodowego pracowników kolejowych i jakimi drogami ono kroczy?

KURSY ZAWODOWE

Szkolenie na kursach jest to najczęściej stosowany (nie tylko w kolejnictwie) sposób zbiorowego szkolenia pracowników, który w ogólnej akcji szkolenia zajmuje naczelne miejsce. Aby kurs taki spełnił swe zadanie i przyniósł rzeczywistą korzyść służbie oraz pracownikom biorącym w nim udział jest rzeczą konieczną przeprowadzenie wielu prac przygotowawczych, mających decydujące znaczenie dla wyniku szkolenia. Najważniejsze z nich, to właściwy dobór kandydatów, szczegółowe opracowanie programu nauki, w którym powinny być uwzględnione zajęcia teoretyczne (wykłady) i ćwiczenia praktyczne, zaopatrzenie kursów w niezbędne pomoce szkolne (tablice, wykresy, modele, podręczniki, w miarę możliwości film), dobór odpowiednich wykładowców i kierownictwa, zapewnienie słuchaczom możliwie sprzyjających warunków bytu (kursa, wyżywienie, życie świetlicowe itp.).

Czy kursy na PKP organizowane są na należytych poziomach? Aby odpowiedzieć na to pytanie, należy przede wszystkim wyjaśnić, że w 1949 r. przeprowadzono na PKP ponad 400 kursów, na których przeszkolono ponad 17.000 pracowników, w roku zaś 1950 w pierwszych trzech kwartałach (a więc do 1 października) zorganizowano łącznie 485 kursów, na których szkoliło się 21.344 pracowników. Do końca br. ilość kursów wzrosła do około 600 (o czasie trwania od 2-tygodni do 8-miesięcy), a ilość słuchaczy do około 25.000. Jest to liczba bardzo duża, świadcząca o wielkim nasileniu akcji szkoleniowej.

Jest rzeczą zrozumiałą, że znaczna część kursów pozostawia jeszcze wiele do życzenia, zarówno pod względem organizacji, jak i pod względem czysto naukowym. Programy nauki, do niedawna jeszcze niedostatecznie rozbudowane, obecnie są wybitnie rozszerzone przedmiotami ogólnokształcącymi, które razem z przedmiotami ideologicznymi stanowią przeciętnie ponad 30% ogólnej ilości godzin zajęć na kursie. Dobór wykładowców, którzy oprócz wysokich kwalifikacji zawodowych, odznaczają się umiędzynarodowieniem, jest przeważnie niemożliwy z braku odpowiednich kandydatów.

Warunki utrzymania kursistów — nierówne w różnych okręgach dyrekcyjnych. Opieka ze strony kierownictwa — zależna od miejscowych warunków i osobistych kwalifikacji pracowników, którym kierownictwo zostało powierzone.

Najlepiej organizacja i poziom kursów przedstawia się w ośrodkach zbiorowego szkolenia, zorganizowanych na terenie DOKP w Katowicach, w Gdańsku, w których jednocześnie szkoli się na kursach około 650 pracowników. Ośrodki te, utworzone w specjalnych budynkach, dostosowanych do prowadzenia kursów, posiadają internaty, świetlice, biblioteki i własną administrację oraz opiekunów — wychowawców, którzy organizują kółka samokształceniowe na kursach i życie świetlicowe oraz czuwają nad stroną wychowawczą ośrodka. Ośrodki te prowadzi kursy nie tylko dla pracowników własnych okręgów, lecz i kursy centralne (dla pracowników kilku lub wszystkich okręgów), zlecone przez Dyрекcję Gen. KP.

Podobny ośrodek centralnego szkolenia znajduje się w Warszawie przy DG, w którym prowadzone są kursy wyłącznie centralne dla kandydatów na stanowiska instruktorskie, kontrolerskie i kierownicze w administracji kolejowej oraz kursy kadrowców — przeznaczone przede wszystkim dla pracowników wysuniętych z awansu społecznego. W ośrodku może się szkolić jednocześnie 150 pracowników na 3-ch kursach.

Przewidziane w Planie 6-letnim utworzenie większej ilości ośrodków dyrekcyjnych, a zwłaszcza wielkiego ośrodka centralnego w Warszawie, z własną administracją i własnym kierownictwem naukowym i wychowawczym, niewątpliwie przyczyni się do dalszego podniesienia poziomu kursów, a tym samym do poprawy wyników szkolenia i ogólnego podniesienia wyszkolenia zawodowego i ideologicznego pracowników kolejowych.

Na podniesienie poziomu kursów wpłynie niewątpliwie również opracowany obecnie nowy system komisyjnego kwalifikowania kandydatów na kursy oraz podniesienie większości kursów do rangi kursów zawodowych I lub II stopnia, odpowiadających (z uwagi na programy nauki) średnim szkołom zawodowym I i II stopnia.

Wachlarz kursów kolejowych pod względem kierunków szkolenia (specjalizacji) ostatnio znacznie się rozwinął, od kilkunastu kierunków w latach 1944—1946, do ca 70 kierunków w r. 1950.

Na marginesie akcji kursowej stwierdzić należy, że spotkać się można często z mylnym twierdzeniem, że tylko przez zwiększenie ilości uruchamianych kursów można przyczynić się do podniesienia wyszkolenia personelu kolejowego. W tym twierdzeniu jest tylko część prawdy. Szkolenie teoretyczne (na kursach) powinno być końcowym fragmentem poprze-

dnio już odbytego gruntownego szkolenia praktycznego, którego organizacja, przebieg i wynik przede wszystkim decydują o przyszłej przydatności kandydatów do pracy na odpowiedzialnych stanowiskach w służbie wykonawczej.

Do podniesienia ogólnego poziomu kursów przyczyni się z pewnością projektowane uruchamianie specjalnych kursów pedagogiczno-ideologicznych dla wykładowców.

SZKOLENIE KADR RZEMIEŚLNICZYCH

PKP prowadzą własne warsztaty uczniowskie przy warsztatach mechanicznych i elektrotechnicznych. Nauka jest obecnie 2-letnia (przedtem 3-letnia), uczniowie jednocześnie uczęszczają do szkół zawodowych I stopnia na naukę teoretyczną. Obecny stan uczniów warsztatowych wynosi ca 7.000 uczniów, corocznie przybywa kolejnictwu ponad 2.000 rzemieślników różnych specjalności. W ten sposób warsztaty kolejowe oraz służba trakcji mają zabezpieczony stały dopływ młodych rzemieślników.

PKP umożliwiają również robotnikom kwalifikowanym, którzy pracują w charakterze pom. rzemieślników, lub rzemieślnikom przyuczonego (nieposiadającym świadectw czeladniczych), zdobycie pełnych kwalifikacji rzemieślniczych, przez ukończenie kursów, prowadzonych na koszt PKP przez Zakłady Doskonalenia Rzemiosła, lub we własnym zakresie PKP. Szkolenie na takich kursach, organizowanych w godzinach pozabiurowych (bez oderwania od pracy), objęło już ponad 1.000 pracowników, a pozostaje jeszcze do przeszkolenia ca 2.000.

SZKOLENIE TECHNIKÓW

Szkolenie techników kolejowych odbywa się w Państwowym Liceum Komunikacyjnym w Warszawie (prowadzonym w resorcie komunikacji), w kilku liceach zawodowych lub klasach licealnych dla dorosłych (podległych CUSZ-owi) oraz w zorganizowanych w roku bieżącym przyspieszonych 14-miesięcznych szkołach techników komunikacyjnych o kierunkach: mechanicznym (oddzielnie warsztatowym i trakcyjnym), drogowym, elektrotechnicznym oraz ruchowo - przewozowym.

Prócz P.K. w W-wie, które dostarcza kolejnictwu młody narybek techniczny, pozostałe szkoły (oraz technikumy i kursy) umożliwiają zatrudnionym na PKP rzemieślnikom zdobycie awansu społecznego. Wśród nich znajduje się pewna ilość przodowników pracy i racjonalizatorów, którzy mają możność uzyskania dyplomów techników kolejowych. Takich pracowników z kilkuletnią praktyką zawodową, uczęszczających na koszt PKP do szkół techników oraz liceów dla dorosłych jest obecnie ponad 800.

W trosce o dopływ inżynierów do resortu komunikacji, w roku 1946 rozpoczęto szeroką akcję kierowania pracowników kolejowych na studia inżynierskie. Głównym ośrodkiem studiów stała się Akademia Górniczo - Hutnicza w Krakowie, przy której utworzono Wydział Komunikacyjny. Poza tym wielu pracowników (od kilku lat zatrudnionych na PKP lub nowoprzyjętych) odbywa studia i na innych wyższych uczelniach. Poza normalnymi studiami inżynierskimi o kierunkach najbardziej potrzebnych kolejnictwu (wydziały: inżynierii, mechaniczny, elektryczny), utworzono skrócone studia inżynierskie przy Akademii GH w Krakowie oraz przy Politechnice Warszawskiej (Kursy Inżynierów Ruchu Kolejowego). Począwszy od r. 1949, ważnym ośrodkiem studiów inżynierskich (obok wydziałów politechnicznych przy Akademii GH w Krakowie) stała się Politechnika Warszawska. Pracownicy kolejowi, odbywający studia na tych uczelniach, korzystają z burs, utrzymywanych przez PKP. Ogółem ilość pracowników, będących na studiach wyższych (inżynierskich i innych) oraz na studium przygotowawczym do wyższych uczelni wyraża się cyfrą ponad 1.100 osób. Wielu absolwentów studiów inżynierskich zatrudniono już na odpowiedzialnych stanowiskach w służbie kolejowej, a część z nich zasilila nasze centralne komórki planowania, inwestycyjne i inne.

SZKOLENIE ZAWODOWE KOBIEC

Sprawa zatrudnienia i szkolenia kobiet na PKP przybrała ostatnio na doniosłości, i stanowi obecnie jedno z ważniejszych zagadnień w ogólnej gospodarce i polityce kadrowej przedsiębiorstwa. Nieistnienie tego zagadnienia w okresie międzywojennym oraz pewne zaniedbania w pierwszych latach po odzyskaniu niepodległości sprawiło, że ilość kobiet zatrudnionych na PKP jest znikoma, wyraża się bowiem cyfrą około 28.000 na około 315.000 zatrudnionych mężczyzn. Olbrzymia większość zatrudnionych kobiet, to pracownice fizyczne oraz siły biurowe. Przy takim stanie zatrudnienia, zorganizowanie większej akcji szkolenia kobiet do różnych zawodów w służbie kolejowej musi oczywiście napotykać na duże trudności.

Przeglądając wyniki akcji szkolenia personelu kolejowego za okres 1944—1949 r., można było stwierdzić znikomy udział kobiet w tej akcji. Główną przyczyną tego stanu rzeczy był fałszywy, niechętny stosunek do pracy kobiet na kolei wśród większości pracowników administracyjnych.

Poza kursami telegraficznymi, kursami dla pracowników biurowych i kas biletowo-bagazowych, na innych kursach kobiety w tym okresie zasadniczo nie były szkolone.

Począwszy od roku 1949 (na skutek uchwał Plenum IV i V KC PZPR) w sprawie zatrudnie-

nia i szkolenia zawodowego kobiet nadano znaczenie ogólnopństwowego w rozwoju życia gospodarczego Polski Ludowej. Zarządzenie Dyrektora Generalnego KP z dnia 7.II.1950 r. postawiło sprawę w sposób operatywny, nakazujący osiągnięcie odpowiedniego procentu zatrudnienia kobiet na PKP na kilkudziesięciu stanowiskach służbowych. Ponadto polecono wszystkim jednostkom służbowym podległym DG sporządzić plany szkolenia zawodowego kobiet na rok 1950. Plany te, uznane przez DGKP za niedostateczne, zostały więc znacznie powiększone i realizowane są obecnie w terenie z różnym powodzeniem. Jednak już wynik akcji za pierwsze trzy kwartały br. wskazuje na to, że sprawa ruszyła już z martwego punktu i że do końca 1950 r. przeszkolonych będzie na kolejowych kursach zawodowych ca. 3.500 kobiet. Wachlarz zawodów jest wprawdzie jeszcze za wąski, ale utworzone zostały nowe stanowiska, przed tym wcale lub w minimalnym tylko stopniu obsadzone przez kobiety jak np.: konduktorzy rewizyjni (już ponad 500 przeszkolonych kobiet), kierownicy towarowi i taksatorzy (70), księgowi, planiści, kadrowcy, dyżurni ruchu (kilkadzieciąt), rewizorzy pociągów. Mamy nawet jedną absolwentkę centralnego kursu dla kandydatów na naczelników oddziałów ruchowo-handlowych. Przed kursem zajmowała ona stanowisko dyżurnego ruchu na stacji III-ej klasy, kurs (jeden z najtrudniejszych) ukończyła z wynikiem dobrym, a po odbyciu wymaganego stażu służbowego otrzyma stanowisko kierownicze w Służbie Ruchu.

Trudności obiektywne i subiektywne szkolenia kobiet stopniowo muszą być przezwyciężane. Winny przede wszystkim ulec likwidacji przestarzałe poglądy na zatrudnienie kobiet w pracy zawodowej. Warsztaty uczniowskie PKP powinny zapełniać się dziewczętami — przyszłymi rzemieślnikami, z których część niewątpliwie wykaże uzdolnienia do dalszej nauki na technika kolejowego, a w przyszłości również wyżej — na inżyniera. Aby ten cel osiągnąć, należy powiększyć ogólny stan zatrudnienia kobiet na PKP, odpowiednio rozszerzyć akcję socjalistyczną, zapewnić matkom i dzieciom należyłą opiekę.

W szkoleniu kobiet na kursach zawodowych PKP (właściwie dopiero zapoczątkowanym w 1950) bierze udział 12,5% ogółu zatrudnionych kobiet, podczas gdy w szkoleniu mężczyzn tylko 8% ogółu zatrudnionych mężczyzn.

DOKSZTAŁCANIE PERSONELU (INSTRUKTAŻ)

Nowoprzyjęty do pracy kandydat (lub pracownik już zatrudniony) przechodzi praktyczne i teoretyczne szkolenie oraz składa egzamin, upoważniający do objęcia danego stanowiska na PKP. Takiego „świeżoupieczonego” fachowca porównać można z nowowzniesionym budynkiem gotowym do użytkowania, lecz jeszcze

w szczegółach niezupełnie wykończonym. Dopiero samodzielna praca zawodowa, wykonywana na własną odpowiedzialność, stwarza prawdziwego fachowca. W czasie wykonywanej pracy pracownik korzysta nie tylko z wiedzy nabytej w czasie szkolenia, ale i spotyka się również z zagadnieniami nowymi, o których w czasie szkolenia nie wiedział, lub zapoznał się tylko teoretycznie. Zagadnienia te w praktyce przybrać mogą różne formy, stwarzając nowe sytuacje, wymagające powzięcia samodzielnej decyzji.

W służbie wykonawczej, bezpośrednio związanej z ruchem pociągów i jego bezpieczeństwem, każdy pracownik powinien być stale przygotowany do możliwie natychmiastowego rozwiązania każdego problemu, wynikłego w czasie wykonywania obowiązków służbowych. Dla tych pracowników jest rzeczą konieczną stałe ich dokształcanie, utrzymywanie na właściwym poziomie wyszkolenia, stałe przypomnianie podstawowych zasad bezpieczeństwa, rozszerzanie wiadomości na zagadnienia nowe, często nieprzewidziane w przepisach i instrukcjach. Konieczna jest nauka na przykładach różnych ważniejszych wydarzeń i wypadków, nieuniknionych w pracy kolejowej, rozwijanie w pracownikach szybkiej orientacji i umiejętności szybkiego i prawidłowego rozwiązywania zawitych niekiedy problemów. Zresztą w mniejszym stopniu dotyczy to i innych pracowników. Wykonanie tego zadania zasadniczo należy do instruktorów. Stały instruktaż prowadzony jest przede wszystkim w służbie ruchu i trakcyjnej (ostatnio zwiększyła się dość znacznie ilość instruktorów w służbie mechanicznej do spraw parowozowych oraz wyznacza się oddzielnych instruktorów tej służby do spraw wagonowych), ponadto zatrudniona jest pewna ilość instruktorów w służbie handlowo - taryfowej. Pozostaje jeszcze sprawa instruktorów w służbie drogowej i elektrotechnicznej.

Obecna organizacja pracy instruktorów służby ruchu budzi pewne zastrzeżenia. Instruuja oni personel wszystkich stacji, drużyny pociągowe oraz (częściowo) pracowników służby drogowej. Na jednego instruktora przypada przeciętnie 300 - 500 pracowników do szkolenia. Są to więc instruktorzy podróżujący. Mnóstwo godzin tracą oni na podróże, kosztem godzin, któreby mogli poświęcić na właściwą pracę instrukcyjną. Życie samo zmienia jednak ten stan rzeczy.

W niektórych okręgach dyrekcyjnych instruktażem pracowników na stacjach zajmują się zawiadowcy stacji, a instruktorzy przeprowadzają egzaminy sprawdzające i kontrolne. Z biegiem czasu, gdy więcej stanowisk zawiadowców stacji obsadzonych będzie pełnowartościowymi pracownikami (co powinno nastąpić po uruchomieniu specjalnych kursów dla

zawiadowców), obecna organizacja instruktażu w służbie ruchu z pewnością ulegnie dalszemu usprawnieniu, a praca instruktorów przyniesie służbie więcej korzyści.

Warto zaznaczyć, że jeżeli dawniej praca instruktorów służby ruchu była wyłącznie teoretyczna, to obecnie polega ona nie tylko na instruowaniu teoretycznym (w salach pouczeń), lecz i na obserwowaniu pracowników w pracy, usuwaniu usterek i instruowaniu praktycznym.

Rola instruktora jest odpowiedzialna i ważna. Dobry instruktor, to nie tylko dobry praktyk oraz nauczyciel zawodu, obznajmiony z zasadami pedagogiki, lecz również i wysoko-wartościowy społecznie oraz ideologicznie wychowawca szerokiej rzeszy pracowników. Właściwe oblicze pracownika transportu kolejowego, to w dużej mierze wynik pracy instruktora. Na tym polu pozostaje jednak jeszcze wiele do zrobienia i sprawie tej administracja kolejowa poświęca dużo uwagi. W tym celu urządzane są kursy centralne dla kandydatów na instruktorów służby ruchu i mechanicznej oraz dla dokształcania czynnych instruktorów. Na tych kursach wykładane są m. in. zasady pedagogiki socjalistycznej.

Omówione więc zostały powyżej najważniejsze zagadnienia i kierunki akcji szkolenia zawodowego pracowników PKP. Nie uwzględniono natomiast w tym artykule niektórych zagadnień, ściśle związanych ze szkolnictwem kolejowym, mających jednak duży wpływ na organizację i wynik szkolenia, jak np. sprawy wydawnictwa podręczników i pomocy naukowych, sprawy wprowadzenia filmu naukowego — kolejowego do szkolnictwa kolejowego, jak również akcji samokształceniowej oraz tak pomyślnie rozwijającej się obecnie formy szkolenia korespondencyjnego, której na PKP dotychczas nie stosowano.

Artykuł niniejszy ma charakter ściśle informacyjny i nie ma bynajmniej na celu przeprowadzenie głębszej analizy problemów, dotyczących kolejowego szkolnictwa zawodowego. Tych problemów, jest niewątpliwie bardzo dużo i każdy z nich mógłby być tematem oddzielnej rozprawy. Z podanego pobieżnego naświetlenia zagadnień, zajmujących umysły tych pracowników, którym bliskie są sprawy kolejowe szkolnictwa zawodowego, wynika, że szkolenie kadr kolejowych we wszystkich swych odmianach, przybierające w obecnym okresie nowe socjalistyczne formy oraz nowe metody pracy — staje się zagadnieniem szczególnie ważnym w ogólnej gospodarce i polityce kadrowej na PKP. Do rozwiązania tego zagadnienia pozyskać należy jak najwięcej fachowców, trzeba ich wyszkolić i wychować, a zwłaszcza tych młodych ludzi, którym Polska Ludowa otworzyła naocześnie wrota do pracy we wszystkich działach i na wszystkich szczeblach skomplikowanego aparatu kolejowego.

Szkolenie pracowników Służby Ruchu na kursach centralnych i dyrekcyjnych

Problem przygotowania kadr na wszystkich szczeblach organizacyjnych PKP, prawdopodobnie przez dłuższy jeszcze okres czasu będzie zagadnieniem pierwszorzędnej wagi dla poszczególnych służb fachowych. Służba Ruchu pod tym względem znajduje się w specjalnym i trudnym położeniu. Jeśli bowiem inne służby mogą liczyć na napływ kandydatów o pewnym zasobie wiadomości fachowych, np. rzemieślników, techników, handlowców, ekonomistów itp., wymagających tylko doszkolenia specjalnego, to w dziedzinie eksploatacji, zwłaszcza na niższych i średnich szczeblach, nie ma dostatecznej ilości odpowiednich szkół przygotowujących młody narybek. Nieliczne licea komunikacyjne II stopnia oraz Wydziały Ruchowo-Przewozowe w Warszawie, Lublinie i Wrocławiu nie są jeszcze w stanie zaspokoić zapotrzebowania. Kolej musi sobie sama szkolić personel w tej dziedzinie, co wymaga przeważnie dłuższego okresu czasu.

Szkolenie takie, wynikające z potrzeby pilnego obsadzenia określonych stanowisk, ma charakter zazwyczaj jednostronny i nastawienie wyłącznie praktyczne. Różnorodność typów urządzeń, układów stacji i zakres ich działania jednak powodują, że niejednokrotnie pracownik wyspecjalizowany po dłuższym okresie pracy na danym stanowisku, przeniesiony na to samo stanowisko na inną stację, napotyka na trudności i dopiero po pewnym czasie staje się pełnowartościowym i wydajnym. Z drugiej strony szybki postęp wiedzy technicznej, udoskonalenie procesów organizacyjnych oraz socjalistyczne podejście do procesów wytwórczych wywołują konieczność systematycznego doszkalania pracowników.

Cały np. pion wykonawczy służby ruchu jest wyspecjalizowany w pracy na urządzeniach mechanicznych i elektromechanicznych. Wobec szeroko zakrojonej akcji elektryfikacji kolei i stosowania nowoczesnych urządzeń technicznych, trzeba będzie przeszkolić w tych dziedzinach większość pracowników służby ruchu. To samo dotyczy i to jeszcze w większym stopniu, przygotowania pracowników do planowania pracy na wszystkich szczeblach służbowych.

Problem szkolenia i przygotowania kadr był już niejednokrotnie omawiany na łamach naszej prasy fachowej, jednak realizacja wysunętych przez nią postulatów nie zawsze jeszcze może nadażyć za potrzebami żywymi przedsiębiorstwa.

Szkolenie pracowników służby ruchu odbywa się na kursach organizowanych, w zależności od poziomu, bądź to centralnie przy DGKP, bądź też przy Dyrekcjach Okręgowych. Kursy takie podzielić można na trzy rodzaje pod względem zakresu szkolenia:

1. Kursy kwalifikacyjne, których program pomysłany jest w ten sposób że przez pogłębienie i rozszerzenie zakresu wiadomości w danej dziedzinie, przygotowuje pracowników na stanowiska podstawowe i awansowe.
2. Kursy uzupełniające, które doszkalaia pracowników na danym stanowisku, uwzględniając rozwój i unowocześnienie metod pracy.
3. Kursy specjalizujące, pogłębiaia wiadomości pewnego specjalnego kierunku na danym stanowisku (np. przeszkolenie z konserwacji kabla na stanowisku monterów teletechniki). Ponadto, w związku z wymaganymi kwalifikacjami zawodowymi i poziomem szkolenia, dzielimy kursy na:

- a) kursy przysposobienia zawodowego, przygotowujące do wykonywania czynności na jednym lub więcej określonych stanowiskach, np. kursy na manewrowego, zwrotniczego i nastawniczego, hamulcowego i konduktora rewizyjnego itp.;
- b) kursy I stopnia, na kierownika pociągu, telegrafistę, blokowego, dyżurnego ruchu itp.;
- c) kursy II stopnia, na naczelnika oddziału ruchowo-handlowego, dyspozytora ruchu, instruktora, konstruktora rozkładów jazdy itp.

Kursy przysposobienia zawodowego są z zasady kursami kwalifikacyjnymi i uzupełniającymi lub specjalizującymi.

W bieżącym roku przeprowadzono po jednym kursie centralnym II stopnia przy DGKP: na naczelnika oddziału RH, dyspozytora, instruktora służby ruchu i konstruktora rozkładów jazdy, cztery kursy centralne I stopnia na ustawiaczy w Tarnowskich Górach, oraz każda DOKP we własnym zakresie kursy kwalifikacyjne na dyżurnych ruchu, blokowych, telegrafistów, kierowników pociągów, konduktorów rewizyjnych, manewrowych, zwrotniczych i hamulcowych oraz ustawiaczy. Ponadto: kursy uzupełniające dla zawiadowców stacji III i IV klasy i dla dyżurnych ruchu z zakresu znajomości i obsługi urządzeń bezpieczeństwa ruchu pociągów (po 2 kursy na każdą DOKP) i dla nastawniczych (po 4 kursy na DOKP).

Na wymienionych kursach przeszkolono około 1000 kobiet, w tym większość na stanowiskach konduktorów rewizyjnych, dyżurnych ruchu i referentów personalnych. W planie szkolenia na rok 1951, poza wyżej wymienionymi kursami, przewidziano kursy na kontrolerów gospodarki wagonowej, kierowników biur wagonowych, dyspozytorów drużyn konduktorskich i zawiadowców stacji. Podkreślić należy, że przyjęcie kandydata na kurs danego stopnia

uwarunkowane jest posiadaniem kwalifikacji fachowych, a nie ogólnych, co stwarza duże możliwości awansu społecznego dla jednostek zdolnych i społecznie wartościowych.

Mamy do odrobienia poważne zaległości okresu międzywojennego, który zapelnili kadry kolejowe w większości elementem przypadkowym, produktem chronicznego bezrobocia. Mamy również do odrobienia dotkliwie straty z okresu wojny i okupacji i w tym celu rozoudować musimy kadry na miarę stale rozwijającego się aparatu komunikacyjnego Polski Ludowej. W okresie realizacji Planu 6-letniego każda para rąk wycofana z bezpośredniej produkcji, stanowi dotkliwą stratę dla gospodarki państwowej, dlatego też organizatorzy kursów szkoleniowych przewidzieli w pewnych przypadkach taką ich organizację, by słuchacze mogli korzystać z wykładów częściowo w czasie godzin służbowych, przy czym w tych przypadkach słuchacze otrzymywać będą jednorazowy posilek.

Na podstawie dotychczasowych doświadczeń stwierdzić należy, że niektóre jednostki służbowe w sposób niewłaściwy traktują wyznaczanie kandydatów na kursy szkoleniowe. Wyznaczając kandydata, szczególnie na kursy kwalifikacyjne, należy przede wszystkim brać pod uwagę jego poziom fachowy, wyrobienie społeczne i w pewnych granicach nawet przygotowanie ogólne. Każda Dyrekcja powinna pamiętać o tym, że, odrywając na pewien czas pracownika od produkcji, zapewnia sobie na przyszłość pracownika o wyższych kwalifikacjach i większej wydajności. Należy więc dokonać dokładnej selekcji, wysyłając na kurs ludzi najbardziej odpowiednich. Zdarzają się jednak przypadki, że wyznacza się pracowników, których brak w danej chwili da się najmniej odczuć, więc często najgorszych, zamiast najlepszych. Jest to polityka krótkowzroczna. Obciąża ona jednostkę służbową stratą pracownika, a przedsiębiorstwo zbędnym wydatkiem i zablokowaniem miejsca, które mogłoby być bardziej celowo wykorzystane, pracownikowi zaś niewłaściwie wytypowanemu może utrudnić życie, pobudzając nieuzasadnione i niemożliwe do zrealizowania w przyszłości nadzieje.

Planowana akcja szkoleniowa na tle dotychczasowych doświadczeń pozwala żywić nadzieję, że w Planie 6-letnim uregulowany będzie ilościowo problem kadr i podniesiony poziom fachowy pracowników, co przyczyni się niewątpliwie do zwiększenia wydajności pracy kolei.

Dla wyrobienia sobie pełniejszego poglądu na kwestię szkolenia pracowników, nawiązałem rozmowę z jednym ze słuchaczy centralnego kursu na instruktorów służby ruchu przy DGKP. Oto, co myśli kolega K. o zagadnieniu szkolenia:

— Jakie korzyści w związku z waszą pracą wynieśliście z kursu. — nawiązuję rozmowę.

— Problem ten jest nieco za ogólny i za obszerny, jak na jedno pytanie, odpowiada kolega K. Ale spróbuję nań odpowiedzieć według pewnej kolejności.

Przede wszystkim, jako instruktor, zapoznałem się z metodami pedagogicznymi, które znacznie ułatwiły mi moją pracę zawodową. Zarówno przed kursem, jak i po kursie, pełnię obowiązki instruktora służby ruchu. Praca w tej dziedzinie zawsze dawała mi całkowite zadowolenie, stwierdzić jednak muszę, że po ukończeniu kursu pracuje mi się jednak znacznie łatwiej i z mniejszym wysiłkiem. Rozszerzył się mianowicie zakres moich zainteresowań, zdobyłem wiele nowych wiadomości i wiadomościami tymi z kolei mogę podzielić się z pracownikami, których szkole. Poza tym zdobyłem inny, bardziej krytyczny, sposób podejścia do pewnych zagadnień.

— Jak to rozumiecie kolego? Przecież tematem waszych szkoleń są przepisy i instrukcje, jak wiadomo ujęte ściśle i jednoznacznie. Gdzie zatem znajdujecie pole do krytyki?

— Właśnie w przepisach i instrukcjach, przy zestawianiu konkretnych faktów i wydarzeń z ujęciem ich w przepisach. Najbardziej ściśle i jednoznaczny przepis, czy paragraf może być w najróżnorodniejszy sposób interpretowany. Właściwa interpretacja łatwych wydawałoby się postanowień i instrukcji, po głębszym zastanowieniu nastrocza nieraz poważne trudności, a sprawa popularyzowania tych przepisów w służbie wykonawczej, to osobne zagadnienie. Trzeba przyznać, że niektóre z naszych przepisów nie odznaczają się bynajmniej jasnością sformułowania, a zwłaszcza w odniesieniu do pracowników znajdujących się na niższych szczeblach służbowych.

— Czy na kursie zwrócono uwagę na to zagadnienie?

— Oczywiście i to w różnym naświetleniu.

Ciekawą rzeczą było właśnie wysłuchać opinii o tym samym zagadnieniu wygłoszonej raz przez wykładowcę - drogowca, a innym razem przez mechanika, czy elektryka. Wówczas pewne zagadnienia, które dotąd wydawały mi się tylko suchym paragrafem przepisów, przedstawione żywym słowem; ujęte pod odmiennym kątem widzenia, nabrały życia i stały się naprawdę interesujące.

— Czy wszystkie przedmioty wykładane na kursie uważacie za potrzebne i interesujące?

— Oczywiście, niektóre z nich były mniej, a inne więcej interesujące, zarówno ze względu na treść przedmiotu, jak i sposób ich ujęcia przez wykładowcę. Przyznać jednak muszę, że i pozostałe przedmioty były niemniej ciekawe, a wszystkie były bezwzględnie potrzebne, ponieważ poruszały zagadnienia, bezpośrednio nas interesujące i zawsze przynosiły nowe wiadomości, nawet z dziedzin, które były nam już znane.

— Czy sposób ujęcia i prowadzenia wykładów wam odpowiadał?

— Jest dość kłopotliwe dla mnie pytanie. Każdy bowiem wykładowca miał swój indywidualny sposób omówienia tematu. Moim zdaniem, najlepszą była metoda przeplatania wykładu dyskusją na tematy z praktyki kolejowej.

— Czy w opanowaniu tematów mieliście trudności?

— Oczywiście i to dość duże. Poziom ogólny słuchaczy bowiem był dość różnorodny. Byli wśród nich koledzy młodszy i starszy, zdolniejsi i mniej zdolni, bardziej lub mniej pracowici, wszyscy jednak oderwani od swych warsztatów pracy; odwykli od uczenia się. Duża ilość przedmiotów oraz różnorodność zagadnień, wytworzyła w pierwszych dniach wielki chaos w naszych głowach i mieliśmy poważne obawy o wynik egzaminu.

— Ciekawy jestem, jak wybrnęliście z tych trudności?

— Przede wszystkim zastosowaliśmy metodę zbiorowego uczenia się. Każdy z nas miał jakieś zagadnienie, które opanował i rozumiał lepiej od innych, przez dyskusję (nieraz dość burzliwą) i wymianę myśli, łatwiej więc utrwaliliśmy sobie wiadomości, przy tym, co jest rzeczą ciekawą, ten sposób uczenia nie męczył tak, jak wykuwanie danego przedmiotu samemu.

— Czy waszym zdaniem, należałoby coś zmienić, uzupełnić lub ulepszyć w organizacji kursów i w programie szkolenia?

— Jeśli chodzi o program szkolenia, to wydaje mi się, że należałoby w nim więcej uwzględnić stronę praktyczną, przez uzupełnienie go

wycieczkami i ćwiczeniami. Słyszeliśmy np. w czasie wykładów ciekawe opisy nowoczesnych urządzeń bezpieczeństwa ruchu pociągów, nastawni przełącznikowych, górnek rozrządowych z samoczynnym nastawianiem zwrotnic, nowoczesnej łączności. Wykładowcy ilustrowali swoje wykłady rysunkami. Moim zdaniem, o wiele łatwiej byłoby nam zrozumieć wykład, gdybyśmy mogli urządzenia te zobaczyć w terenie podczas pracy, bardzo wielu bowiem z nas w ogóle ich nie widziało. Również odczuwało się brak pomocy naukowych w postaci tablic, wykresów, modeli itp., które ułatwiłyby pracę wykładowcy, a nam zrozumienie przedmiotu. Co do samej organizacji, to wyznaczenie późnych godzin popołudniowych i wieczornych na wykłady wywołuje duże zastrzeżenia, ponieważ każdy jest w tym czasie przemęczony. Wykłady w godzinach rannych dałyby nam niewątpliwie więcej korzyści. Poza tym organizacja była bez zarzutu. Mieliśmy zapewnione warunki mieszkaniowe i wyżywienie w ten sposób, że cały czas mogliśmy rzeczywiście poświęcać nauce. Jednym słowem, oświadcza kolega K. na pożegnanie, nie tylko nie zmarnowaliśmy czasu, lecz wykorzystaliśmy go bardzo intensywnie, zarówno z korzyścią własną, jak i co ważniejsze, z korzyścią dla przedsiębiorstwa, a więc i państwa.

INŻ. TEOBALD NEUMAN

Przygotowanie kadr i szkolenie w Służbie Mechanicznej

Najważniejszym czynnikiem w pracy, jej organizacji i wykonywaniu, jakości i precyzji, szybkości i bezpieczeństwa jest, pomimo najdokładniejszych i najlepszych maszyn i urządzeń, człowiek. Człowiekowi więc należy poświęcić najwięcej uwagi i nigdy nie może być za wiele tego, co przyczynić się może do podnoszenia jego wiadomości intelektualnych i fachowych. Zwłaszcza ważne to jest w stosunku do pracowników kolejowych, od których sprawnej pracy, wiedzy i doświadczenia zależy życie milionów pasażerów i przewóz milionów ton towarów różnego rodzaju.

W artykule niniejszym omówię tylko pewien fragment tego zagadnienia, a mianowicie przygotowanie kadr Służby Mechanicznej na PKP. Nim przystąpię do właściwego tematu, chciałbym na chwilę zastanowić się nad pytaniem zasadniczym, czy kadry te przygotowujemy w dostatecznej ilości i na odpowiednim poziomie.

Aby odpowiedzieć na to pytanie, powołę sobie przytoczyć kilka danych, które podaje w swoim artykule „Kadry żelaznodrożnowo transporta”, wiceminister komunikacji ZSRR Sołogubow.

Nowe maszyny, nowe procesy technologiczne i wzorcowe metody pracy wymagają podniesienia kwalifikacji pracowników wszystkich zawodów i wszystkich szczebli. Dotyczy to przede

wszystkim pracowników Służby Mechanicznej ze względu na ich ciężką i odpowiedzialną pracę. Zawód drużyn parowozowych Sołogubow nazywa m. in. „najtrudniejszym i najważniejszym zawodem na kolei”. Podnieść kwalifikację pracowników można tylko przez odpowiednie szkolenie i przygotowanie ich do wykonywanego zawodu. Do tego celu służą: 1) szkoły kolejowe i fabryczne, 2) szkoły techniczne, 3) indywidualne szkolenie pracowników bez odrywania ich od pracy, 4) szkoły stachanowskie i kursy oraz 5) propaganda techniczna.

Szkoły kolejowe wypuszczają rocznie przeszło 40.000 pomocników maszynisty, rewidentów wagonów, torowych, monterów sygnalizacyjnych, konduktorów oraz rzemieślników różnych specjalności.

Szkoły techniczne kończy rocznie około 10.000 maszynistów, 15.000 pomocników maszynisty, 30.000 ślusarzy, 20.000 rewidentów wagonów. Do szkół tych przyjmuje się tylko lepszych pracowników z odpowiednią praktyką. Przewidziane jest zakładanie dalszych szkół dla maszynistów z 3-letnim okresem nauki.

Indywidualne szkolenie ma na celu przygotowanie mało kwalifikowanych robotników do wyższych zawodów. Szkoły stachanowskie i kursy mają podobny cel.

Do propagandy technicznej należą wykłady, porady, instrukcje, wystawy techniczne i pomysłów racjonalizatorskich, rozpowszechnienie broszur i plakatów oraz wyświetlanie filmów technicznych. Do pomocy służą gabinety techniczne (jest ich w ZSRR około 1200), biblioteki i wagony propagandowe.

Jako zasadę przyjęto, że zawody kierownicze przygotowawać można tylko w szkołach technicznych. Ustalone zostały stanowiska, które muszą być obsadzone przez inżynierów lub techników. Ustalono porządek szkolenia pracowników po ukończeniu szkoły, celem zdobycia praktyki i doświadczenia oraz wyrobienia samodzielności w kierowaniu pracami i jednostkami organizacyjnymi. „Trzeba skończyć z istniejącymi faktami wyznaczania pracowników na stanowiska bez dostatecznego przygotowania naukowego” — pisze Sołagułow. Nie wolno jednak zapominać również o kwalifikacjach politycznych pracownika.

Pomimo, że już w roku 1947 na kolejach radzieckich pracowało około 30.000 inżynierów, uważano tę ilość za niewystarczającą i przystąpiono do intensywnego przygotowania dalszych kadr inżynierskich.

Inżynierów przygotowują wyższe uczelnie kolejowe (uczelnia jest 13, absolwentów rocznie około 4.000). Procz tego przygotowuje się w wyższych uczelniach i na kursach inżynierskich inżynierów o wąskiej specjalności spośród ludzi, mających ukończone średnie wykształcenie i odpowiedni staż. Akademia Kolejowa przygotowuje kadry pracowników na wyższe stanowiska kierownicze. Do Akademii przyjmuje się tylko pracowników z ukończonym wyższym wykształceniem i stażem na kierowniczych stanowiskach, nie mniejszym niż 7 lat. Nauka trwa 2 lata. Personel na wyższych uczelniach składa się z przeszło 900 profesorów i docentów oraz przeszło 1.100 asystentów.

Pracowników technicznych dla stanowisk średnich dostarczają szkoły techniczne (jest ich 94, roczna ilość absolwentów około 9.000), oraz kursy techniczne.

Tak przedstawia się przygotowanie kadr technicznych dla kolei radzieckich. A u nas? Wprawdzie nasze potrzeby są znacznie skromniejsze, tym niemniej jednak to, co w tej sprawie robimy, w ogóle nie daje się porównać z planową i szeroko zakrojoną akcją kolei radzieckich.

Rzemieślników dostarczają nam warsztaty uczniowskie w warsztatach mechanicznych i parowozowniach, z których właściwie tylko warsztaty uczniowskie stoją na poziomie, odpowiadającym obecnemu stanowi techniki. Znajdujemy tu bowiem odpowiednich wykładowców, program nauki jest ściśle określony i przestrzegany, a uczniowie mają możliwość należytego poznania swego zawodu praktycznie i teoretycznie. W parowozowniach tych możliwości zazwyczaj już nie ma, a przygotowanie teoretyczne uczniowie pobierają w szkołach zawodowych niekole-

jowych. Ilość uczniów jest dość skromna, wynosi ona bowiem około 5.000, a roczna ilość absolwentów około 1.700.

Liceum Komunikacyjne w Warszawie dostarcza służbie mechanicznej około 30 techników rocznie, którzy następnie na kolei przechodzą odpowiednie przeszkolenie przygotowawcze. Na Wydziale Komunikacyjnym Akademii Górniczej w Krakowie (sekcja mechaniczna) studiuje około 75 studentów. Dopływ inżynierów do służby mechanicznej, wobec tego również może być tylko nieznaczny. Przygotowanie więc kadr z wyższym i średnim wykształceniem jest zupełnie niewystarczające i zmiana w tym kierunku jest konieczna. Nawet utworzenie dwóch 14-miesięcznych kursów, jako Szkoły Techników Komunikacyjnych, które w 1951 r. wypuszczą po 50 absolwentów dla służby mechanicznej i służby warsztatowej, w porównaniu z szkolnictwem kolejowym radzieckim przedstawia się mniej, niż skromne.

Jeszcze gorzej przedstawia się przygotowanie i szkolenie innych zawodów i kadr w służbie mechanicznej. Nie mamy tu bowiem żadnych szkół i z konieczności korzystać musimy z pomocy kursów. Kursów tych wprawdzie jest dość dużo, nie wszystkie jednak stoją na odpowiednim poziomie, przede wszystkim z powodu braku wykładowców, pomocy naukowych i pomieszczeń. Prócz tego czas nauki w wielu przypadkach jest zbyt krótki, zwłaszcza, jeśli się bierze pod uwagę nie zawsze wystarczające przygotowanie uczestników kursów.

W r. 1950 odbyły się następujące kursy centralne: 2 kursy dla instruktorów służby mechanicznej — (110 uczestników), 4 kursy dla rewidentów kotłowych (70 uczestników), kurs dla naczelników oddziałów mechanicznych — (45 uczestników).

Z kursów specjalnych wymienić należy: kurs wymierzania wagonów towarowych (40 uczestników), kurs rentgenowania połączeń spawanych (15 uczestników), kurs rzeczoznawców wytwornic acetylenowych (30 uczestników), kurs gospodarki cieplnej (31 uczestników) i kurs laborantów sodafos (110 uczestników).

Na kursach urządzonych przez Dyрекcję OKP przeszkolono około: 650 maszynistów, 230 rewidentów wagonów, 35 dyspozytorów parowozowni, 100 kotlarzy i in. W porozumieniu z Instytutem Spawalniczym w Gliwicach przeszkolono spawaczy acetylenowych, elektrycznych, kotłowych i miedzi, ogółem około 200 pracowników.

Brak szkół i brak pracowników zmuszał do szybkiego przeszkalania i przygotowywania pracowników przy pomocy kursów. Aby uczestnicy mogli wyciągnąć jak największe korzyści z tych kursów i w jak najkrótszym czasie zdobyć jak największe wiadomości fachowe, zmieniono gruntownie programy części technicznej kursów, dostosowując je do obecnych potrzeb przy uwzględnieniu najnowszych zdobyczy techniki i metod pracy. Wyeliminowano w tym celu

wszelki niepotrzebny balast oraz sprawy znane już uczestnikom kursów z racji posiadanych kwalifikacji, zawodu i praktyki. Dzięki temu udało się, zwłaszcza kursy centralne, postawić na odpowiednim poziomie fachowym.

Wspomnieć chciałbym również tu wielką akcję szkoleniową, która objęła dużą część personelu technicznego wszystkich instruktorów i drużyny parowozowe, a dotyczące konstrukcji i obsługi hamulców zespolonych. Duże usługi oddał przy tym specjalny i dobrze wyposażony wagon szkoleniowy do spraw hamulcowych.

Akcja szkolenia pracowników mniej wykwalifikowanych do zawodów wyższych, a mianowicie robotników i pomocników rzemieślników na rzemieślników, była prowadzona w swoim czasie na szeroką skalę i dała nam kilka tysięcy rzemieślników. Akcję tę prowadzi się nadal.

Dla utrzymania pewnych kategorii pracowników na odpowiednim poziomie fachowym urządziła się dla nich regularne pouczenia w parowozowniach i wagonowniach bez odrywania ich od właściwej pracy. Pouczeniami tymi objęci są członkowie drużyn parowozowych i rewidenty wagonów. Jak wiadomo, większą rolę odgrywać zaczynają u nas kluby racjonalizatorskie. Zakres czynności tych klubów jest jednak dotychczas zbyt szczupły, a poza tym obejmują one jeszcze zbyt małą ilość pracowników.

Opisany wyżej i stosowany u nas system przygotowania Służby Mechanicznej uważać należy raczej za doraźny, uwarunkowany ogólnym brakiem pracowników wszystkich kategorii oraz nadzwyczaj silnym wzrostem przewozów kolejowych w związku z ogromnym rozwojem naszego życia gospodarczego. Potrzeby te ciągle są duże i dlatego będziemy zmuszeni jeszcze przez dłuższy czas stosować obecny system. Naszym zadaniem jednak powinno być możliwie szybkie usprawnienie systemu szkolenia i przygotowania kadr oraz stopniowe przejście na przygotowanie kadr w szkołach kolejowych różnego stopnia, rozpoczynając od szkół zawodowych, a kończąc na uczelniach wyższych.

Już w rb. okazało się, że poziom kursów centralnych jest znacznie wyższy od kursów urządzanych przez poszczególne DOKŁ. W tym kierunku więc powinniśmy pójść dalej. Wszystkie kursy dla wszystkich kategorii pracowników powinny być scentralizowane i powinny się odbywać w specjalnych ośrodkach bez przerwy przez cały rok. Wykładowcami na tych kursach powinni być starsi doświadczeni pracownicy kolejowi, całkowicie zwolnieni od innych zajęć. W ten sposób powstałyby stare kadry wykładowców. Jeśli chodzi o obecny sposób powierzania wykładów pracownikom z czynnej służby kolejowej, to pozostawia on wiele do życzenia, pracownicy ci bowiem, przeważnie zajmujący stanowiska kierownicze, są tak obciążeni swoją pracą zawodową, że często nie są w stanie odpowiednio przygotować się do

wykładów. I dlatego właśnie poziom wykładów nie zawsze jest odpowiedni. Przez scentralizowanie kursów uzyska się również ujednolicenie przygotowania kadr i znikną duże różnice, jakie pod tym względem istnieją jeszcze między poszczególnymi Dyrekcjami. Centralne ośrodki można będzie zaopatrzyć w wystarczającą ilość pomocy naukowych, a przede wszystkim rysunków, tablic i modeli, gdyż łatwiej będzie to zrealizować dla jednego lub dwóch ośrodków centralnych niż dla wszystkich dyrekcji. Przy centralnych ośrodkach powinny być przewidziane specjalne pomieszczenia i urządzenia dla zakwaterowania i wyżywienia uczestników kursu. Należy stwierdzić, że obecnie obserwuje się pod tym względem duże braki i niedociągnięcia, wpływające bardzo ujemnie na przebieg szkolenia. Poza tym czasokres nauki powinien być dostosowany do kwalifikacji, do jakiej przygotowujemy kandydatów. W centralnych ośrodkach należałoby również przeprowadzać szkolenie niektórych kategorii rzemieślników — specjalistów, jak np. spawaczy kotłów, miedzi itp., gdyż coraz mniej możemy liczyć na pomoc krajowych instytutów spawalniczych.

Jest rzeczą niewątpliwą, że przygotowanie kadr kierowniczych na kursach da tylko wtedy pozytywne wyniki, jeśli dobór kandydatów będzie dokonywany skrupulatnie, a sam kurs utrzymany będzie na odpowiednim poziomie. Zagadnienia techniczne stają się bowiem coraz bardziej skomplikowane, a nowe maszyny, urządzenia, metody pracy i procesy technologiczne wymagają od pracowników dużego zasobu wiedzy. Dlatego też przygotowywaniu tych kadr powinniśmy poświęcić szczególną uwagę. Dwumiesięczne nawet trzymiesięczne kursy nie mogą oczywiście dać pożądanych rezultatów i tylko stwarzają złudzenie, że przygotowano kandydatów na różne stanowiska. Należałoby tu przyjąć za podstawę uruchomione już u nas 14-miesięczne kursy Szkół Techników Komunikacyjnych.

Przygotowanie i uzupełnienie kadr rzemieślniczych dla Służby Mechanicznej powinno być włączone do zadań warsztatów mechanicznych. W parowozowniach warsztaty uczniowskie powinny stopniowo ulec likwidacji, natomiast w warsztatach mechanicznych należałoby je odpowiednio rozbudować z powodów, o których już wspominałem wyżej. W związku z tym powstaje zagadnienie utworzenia burs uczniowskich przy warsztatach, aby umożliwić pobieranie nauki uczniom, nie mieszkającym w miejscowości, w której znajdują się warsztaty. Dotyczy to przede wszystkim warsztatów, oddalonych od dużych ośrodków, np. warsztatów w Nowym Sączu.

Najtrudniejszą niewątpliwie do rozwiązania środkami kolejowymi jest sprawa uzupełnienia kadr inżynierskich. Warsztaty mechaniczne, jako ośrodki typowo produkcyjne, bardzo wielu

takich pracowników potrzebują, jeżeli produkcja ma stać na właściwym poziomie. Nie można też pominąć warsztatów w parowozowniach i wagonowniach, które zatrudniają wiele tysięcy pracowników i rozszerzają swą produkcję (naprawa okresowa parowozów i wagonów). Dla takich warsztatów trzeba opracować ramy organizacyjne, ustalić tolerancje, normalia i dopuszczalne zużycie poszczególnych części, sporządzić rysunki wykonawcze, opracować procesy technologiczne itp. Sprawa ta musi oczywiście znaleźć rozwiązanie w skali ogólnopństwowej. Należy tu podkreślić, że rozpowszechniony jest u nas pogląd, jakoby w Służbie Mechanicznej inżynierowie i technicy nie byli potrzebni, jest zgola fałszywy i skazuje warsztaty parowozowni i wagonowni z góry na węgietację oraz złą jakość wykonywanych napraw.

MGR INŻ. HENRYK ŚMIGIELSKI

Zagadnienie szkolenia pracowników Służby Elektrotechnicznej

Ustawa z dnia 21 lipca 1950 roku o Planie 6-letnim rozwoju gospodarczego i budowy podstaw socjalizmu stwierdza między innymi, że dla osiągnięcia celów, jakie wytycza plan należy:

„Zapewnić systematyczny postęp techniczny i organizacyjny we wszystkich gałęziach gospodarki narodowej, jako warunek, bez którego niemożliwe jest osiągnięcie planowego tempa wzrostu produkcji i zwiększenie wydajności pracy“.

Plan 6-letni Służby Elektrotechnicznej jest oparty na postępie technicznym. Dziedzina elektrotechniki jest tym działem techniki, który jeszcze ciągle wykazuje największy dynamizm rozwojowy na odcinku naukowo - technicznym. Z tego właśnie powodu działy elektrotechniki we wszystkich dziedzinach gospodarki narodowej mają dużo możliwości ciągłego postępu technicznego i modernizacji urządzeń, a ponadto urządzenia elektrotechniczne znajdują coraz szersze zastosowanie. Tym też tłumaczy się szybki rozwój organizacyjny niektórych działów techniczno - eksploatacyjnych. Przykładem może tu być trakcja elektryczna, którą w następstwie szybkiego przejmowania na siebie coraz większych zadań eksploatacyjnych w kolejnictwie — oczekuje znaczna rozbudowa organizacyjna w okresie Planu 6-letniego.

Modernizacja kolejowych urządzeń elektrotechnicznych również jest widoczna w każdym dziale służby. Rozwój urządzeń bezpieczeństwa ruchu w kierunku centralizacji i elektryfikacji powoduje, że nowoczesne urządzenia nadawcze stają się niezwykle skomplikowaną aparaturą łączeniową. Obsługa tych urządzeń i konserwacja wymaga znajomości już nie tylko podstawowych praw elektrotechniki, ale i zasad techniki łączenia, znajomości drobnych konstrukcji łączeniowych oraz poważnego przygotowania

Doszkolenie pracowników przy pomocy dobrze wyposażonych wagonów i instruktorów powinno być rozszerzone, gdyż dało ono bardzo dobre rezultaty. Kluby racjonalizatorskie, wystawy, biblioteki powinny być dalszymi środkami pomocniczymi do podniesienia poziomu technicznego pracowników.

Chciałbym poruszyć jeszcze jedną sprawę, związaną bezpośrednio ze szkoleniem, a dotychczas u nas jeszcze nie załatwioną, a mianowicie sprawę etatów. Wykładowcy powinni być stałymi, a więc powinni być przewidziane odpowiednie dla nich etaty. Pracownicy, oddelegowani na kursy, pochodzą z kadr produktywnych, a więc powinni je odciążyć. Powinno się więc przewidzieć pewien procent pracowników do szkolenia na kursach. Jest to zagadnienie mające znaczenie zasadnicze.

w zakresie umiejętności korzystania ze schematów elektrycznych, rozumienia przebiegów łączeniowych. Konstrukcje telemechaniczne, umożliwiające scentralizowane stosowanie zdalne elementami urządzeń bezpieczeństwa na dość długich odcinkach kolejowych, związane zostaną w przyszłości z techniką wysokiej częstotliwości, co z kolei wymagać będzie od personelu obsługi lepszej znajomości zagadnień zasad przenoszenia energii telekomunikacyjnej.

W dziedzinie telekomunikacji automatycznej, kablowanie linii teletechnicznych, stosowanie urządzeń wzmacniakowych, urządzeń telekomunikacji wielokrotnej, a wreszcie w coraz szerszym zakresie wylaniające się zagadnienia radiokomunikacyjne powodują, że teletechnik kolejowy musi podnieść znacznie swoje kwalifikacje teletechniczne. Aby utrzymywać te urządzenia na właściwym poziomie technicznym, musi on również poznać przyrządy pomiarowe.

W dziale energetycznym szereg zagadnień, z którymi będzie miał do czynienia personel służby, wymaga również podbudowy naukowo-technicznej. Zagadnienia takie, jak: oszczędne, ekonomiczne i racjonalne oświetlanie miejsc i zakładów pracy, poprawa współczynnika mocy, pewność dostawy energii elektrycznej, szybka naprawa drobnych uszkodzeń — są problemami, z którymi styka się już dzisiaj każdy elektromonter, technik i inżynier.

Wzrost znaczenia elektrotechniki w kolejnictwie jest więc bardzo obszerny i wynika z dwóch głównych przyczyn:

- 1) przejmowanie przez urządzenia elektrotechniczne zadań eksploatacyjnych,
- 2) wprowadzenie do pracy urządzeń nowoczesnych, które cechuje coraz wyższy poziom techniczny.

Aby te nowoczesne urządzenia elektrotechniczne, mechanizujące lub nawet automatyzujące pracę kolei, mogły być właściwie wykorzystane, aby mogły istotnie poprawić różnorodne wskaźniki eksploatacyjne, a przez to i obniżyć koszty własne kolei, musi być zapewniona ich właściwa konserwacja i eksploatacja. Ponadto potrzebne są kadry o wyższych kwalifikacjach technicznych, których zadaniem jest śledzenie postępu technicznego i nadawanie ogólnego kierunku rozwojowi elektrotechniki kolejowej. Stawia to poważne wymagania personelowi technicznemu służby.

Dla sprostania stawianym zadaniom personel techniczny służby musi być:

- a) dostatecznie liczny
- b) dobrze wyszkolony.

Niestety, w wyniku ostatniej wojny powstały bardzo poważne luki w szeregach kolejarzy - elektrotechników. Odrodzone kolejniectwo polskie i na tym odcinku posiada jeszcze poważne braki i długi jeszcze okres będzie musiało uzupełniać kadry swoich fachowców, aby osiągnąć wymagany poziom.

Należy tu również podkreślić, że przedwojenna polityka szkoleniowa nie stała na wysokości zadania. Akcja szkolenia, własnego personelu prowadzona była w dość ograniczonym zakresie i nie uwzględniała konieczności jej rozszerzania. Przyczyną tego były ogólne warunki ustrojowe oraz duże opóźnienia rozwojowe elektrotechniki kolejowej.

Zagadnienie szkolenia kadr fachowców Służby Elektrotechnicznej było w pełni doceniane już w pierwszych latach pracy po ukończeniu wojny. Przez pierwsze pięć lat minionego okresu powojennego tzn. w latach 1945—1949 główny nacisk położono na doszkolenie i wyszkolenie personelu, który ma bezpośrednie zadania przy utrzymaniu urządzeń elektrotechnicznych i ich eksploatacji. Takie postawienie sprawy było oczywiście całkowicie słuszne. Przede wszystkim musieli być przeszkoleni nadzorcy przewodów, monterzy zabezpieczenia i teletechniki, elektromonterzy i zawiadowcy odcinków wszystkich działów służby. Im bowiem przypadł w udziale obowiązek zapewnienia właściwej pracy urządzeń bezpieczeństwa ruchu, jak również łączności kolei oraz zasilania jej zelektryfikowanych obiektów.

Dlatego też z ogólnej ilości kursów szkoleniowych zorganizowanych w ciągu minionych pięciu lat ponad 90% przeznaczone zostało na szkolenie monterów i zawiadowców.

Zagadnienie posiadania dostatecznej ilości techników i inżynierów jest obecnie trudniejsze i jego rozwiązanie wymaga dłuższego czasu. Ciągłe jeszcze dopływ nowych wysokokwalifikowanych sił technicznych jest zbyt mały. I dlatego właśnie w chwili obecnej na stanowiskach inżynierskich w służbie znajdują się w większości technicy, a na stanowiskach tech-

nicznych zdolniejsi pracownicy, jednak o słabszym przygotowaniu zawodowym. Sytuację tę obrazuje poglądowo rys. 1.

Obsada stanowisk w służbie w r. 1949



Rys. 1

Czarnym kolorem oznaczono właściwą obsadę stanowisk. Założono, że stanowiska do kontrolera włącznie należą do kategorii stanowisk inżynierskich. Z rysunku widać wyraźnie, że na stanowiskach inżynierskich i technicznych pozostaje jeszcze bardzo dużo pracowników niedostatecznie wyszkolonych i że tutaj obecnie przesunął się punkt ciężkości zagadnienia szkolenia.

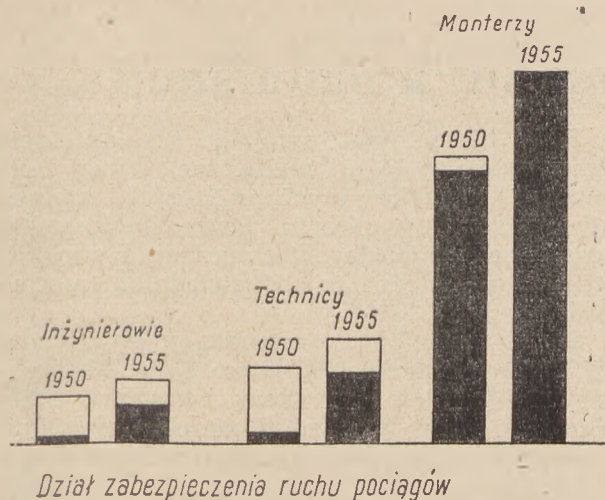
Wydawałoby się, że na stanowiskach monter-skich i w grupie rzemieślników wykwalifikowanych jest dużo lepiej. Oczywiście jest tam lepiej, jednak i ten odcinek wymaga należytej uwagi, ze względu na stały postęp techniczny w Służbie Elektrotechnicznej. Szkolenie monterów i rzemieślników musi być prowadzone nadal równie intensywnie, aby kwalifikacje wszystkich pracowników wzrastały równomiernie, aby w ramach cennego systemu awansu społecznego umożliwić każdemu osiągnięcie coraz wyższego poziomu wiedzy fachowej. Nie ulega wątpliwości, że zapewnienie posiadania właściwych fachowców na właściwych stanowiskach musi pójść dwoma równoległymi kierunkami. Musi być mianowicie zapewniony dostęp nowym siłom technicznym, a jednocześnie winna być wzmocniona akcja doszkolenia personelu: techników do poziomu inżyniera i monterów do poziomu technika spośród własnych pracowników. Jak widać, ci już obecnie pełnią funkcje wyższe od ich poziomu fachowego i napewno sami niejednokrotnie odczuwają potrzebę uzupełnienia swych wiadomości.

Celem zbilansowania potrzeb i założonych planem szkolenia służby możliwości uzupełnienia istniejących luk na rys. 2, 3, 4 i 5, przedstawiono sytuację obecną dla poszczególnych działów służby.

Na rysunkach przedstawiono obecne i przyszłe wypełnienie warunku: „Właściwie wyszkolony człowiek na właściwym stanowisku”. Z rysunków tych widać, że sytuacja w trzech działach służby: zabezpieczeniowym, telekomunika-

cyjnym i energetycznym jest podobna, zarówno pod względem wypełnienia fachowcami, jak i spodziewanego wzrostu zapotrzebowania na personel fachowy. Na czoło zagadnienia szkolenia wybija się wyraźnie trakcja elektryczna, która nie tylko wymaga wypełnienia istniejących luk, ale wykazuje dynamiczny, w całym bodaj resorcie komunikacji nie spotykany rozwój organizacyjny, co stwarza dodatkowy poważny problem angażowania dużej ilości fachowych pracowników.

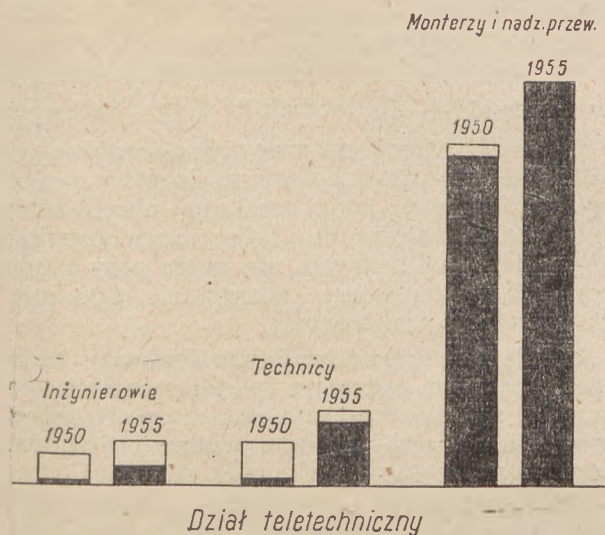
Jeżeli zagadnienie szkolenia pracowników Służby Elektrotechnicznej jest tak rozległe, to niewątpliwie muszą być zastosowane i wprowadzone w życie przez wydziały szkolenia PKP wszystkie możliwe i dostępne środki do podniesienia kwalifikacji własnych pracowników i pozyskania nowych.



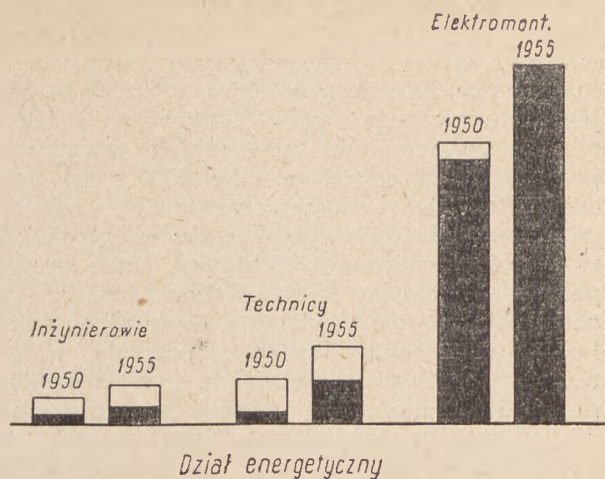
Rys. 2

Wydaje się, że polityka tworzenia kadr fachowych wymaga następujących sposobów działania:

- 1) należy wykorzystać do maksimum możliwości uzyskania przydziału nowych fachowców-



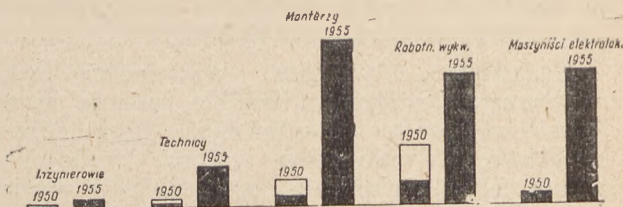
Rys. 3



Rys. 4

elektrotechników, absolwentów szkół inżynierskich i technicznych,

- 2) należy rozszerzyć zakres propagandy zawodu elektrotechnicznego w kolejnictwie, wykorzystując w tym celu czasopisma techniczne, popularne i prasę codzienną,
- 3) należy rozszerzyć propagandę elektrotechniki kolejowej w szkołach ogólnokształcących i technicznych,
- 4) należy utrzymać w dotychczasowym zakresie intensywność szkolenia pracowników



Rys. 5

technicznych na poziomie monterów i techników poddając jednocześnie rewizji programy szkoleniowe, pod kątem widzenia ich unowocześnienia (współpraca z CUSZ),

- 5) należy wzmocnić akcję szkolenia własnego personelu technicznego na poziomie techników i inżynierów przez:
 - a) stworzenie rocznych kursów przyznających absolwentom tytuł technika, zapewnienie dotychczasowego uposażenia pracownikom oddelegowanym na kurs (współpraca z CUSZ),
 - b) zorganizowanie korespondencyjnych kursów dokształcających do poziomu inżyniera, celem umożliwienia szerokim rzeszom pracowników służby, skorzystania z dobrodziejstwa ustawy o możliwości uzyskania stopnia inżyniera po egzaminie sprawdzającym (współpraca NOT).

Pisząc o szkoleniu pracowników Służby Elektrotechnicznej, warto również wspomnieć o ważnym kroku, umożliwiającym wypełnienie luk na poziomie inżynierskim w dziale zabezpieczenia ruchu pociągów. Dotychczas w szkolnictwie wyższym nie było nigdzie właściwych programów wykształcenia inżyniera z tej dziedziny. Inżynier - zabezpieczeniowiec musi bowiem być szkolony w dwóch równoległych kierunkach: mechanika i elektryka. Lukę tę wypełniło utworzenie Sekcji Zabezpieczenia ruchu pociągów na Wydziale Komunikacyjnym Politechniki Warszawskiej, co pozwala z nadzieją patrzeć w przyszłość, że i w tej dziedzinie, opartej dotychczas głównie na samokształceniu, napłynie już wkrótce fala nowych fachowców. Co prawda, będą oni musieli nabyć

jeszcze nieco praktyki, ponieważ nie zastąpią od razu dotychczasowych doświadczonych pracowników, którzy pomimo braku wiadomości teoretycznych posiadają dużą wiedzę praktyczną. Wydaje się jednak, że współpraca nowych sił fachowych z dotychczasowymi powinna przynieść dobre rezultaty. Należy jednak pamiętać o doświadczeniu pracowników dotychczasowych, umożliwiając im również stałe podnoszenie poziomu ich wiadomości.

Zagadnienie szkolenia jest niewątpliwie rzeczą pierwszorzędnej wagi i tylko zbiorowy wysiłek administracji PKP, przy wydatnej pomocy organizacji politycznych i społecznych może doprowadzić do tego, że i na odcinku szkoleniowym Służba Elektrotechniczna sprostą całkowicie swoim obowiązkom.

MGR INŻ. AL. UZAROWICZ

Szkolenie kadr techników komunikacji

Plan 6-letni przewiduje zapotrzebowanie na kadry techniczne ze średnim wykształceniem dla potrzeb transportu w ilości około 20.000 osób.

Cyfra ta dobitnie świadczy, jak wielkie zadanie stoi przed rozbudowującymi się szkołami kolejowymi i komunikacyjnymi, szkolącymi nie tylko młodzież, ale i pracowników dorosłych. Kształcenie pracowników dorosłych obejmuje kadry niewykwalifikowanych pracowników, w specjalnie dla nich organizowanych szkołach, zdobywając niezbędne kwalifikacje zawodowe.

Zagadnienie wzrostu wydajności pracy w transporcie wysuwa wielkie zadania w zakresie szkolenia zawodowego, gdyż jednym z głównych warunków wzrostu wydajności pracy jest podniesienie sprawności i wiedzy zawodowej zarówno czynnych już w dziedzinie transportu załóg pracowniczych, jak i osób dopiero rozpoczynających tę pracę. Należy stwierdzić, że w zakresie szkolenia zawodowego dla potrzeb transportu istnieje bardzo niewiele szkół, ściśle związanych z resortem komunikacji.

Szkół będących pod bezpośrednim zarządem Ministerstwa Komunikacji, jest stosunkowo mało, nie mogą one więc sprostać olbrzymiemu zadaniu wykształcenia licznych kadr techników z tego powodu kadry z konieczności uzupełniane są absolwentami innych średnich szkół technicznych, których programy nie są dostosowane do potrzeb komunikacji. Wypadnie dodać, że plany nauki i programy nauczania szkół specjalnie zorganizowanych i prowadzonych przez resort komunikacji również nie zawsze odpowiadają swym zadaniom.

Techników dla potrzeb komunikacji kształcą szkoły: Liceum i Technikum Komunikacyjne w Warszawie, Olsztynie i Wrocławiu. Liceum i Technikum Mechaniczno - Kolejowe w Ostrowiu Wielkopolskim. Szkoły Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu i Elblągu.

Poza normalnymi szkołami dla młodzieży prowadzone są 15-to miesięczne szkoły techników komunikacyjnych, w których kształcą się pracownicy resortu komunikacji celem uzupełnienia wiedzy technicznej i zdobycia kwalifikacji technika odpowiedniej specjalności.

Szkoły techników komunikacji prowadzone są przez Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych względnie Dyrekcje Okręgowe Dróg Wodnych oraz Wydz. Komunikacyjne Prezydów Woj. Rad Nar. — mianowicie:

- w Gdańsku — dla techników mechaników trakcyjnych,
- w Poznaniu — dla techników mechaników warsztatowych i techników ruchowo - przewozowych,
- w Krakowie — dla techników elektryków słaboprądowych,
- w Maczkach (Katowice) — dla techników drogowo - kolejowych,
- we Wrocławiu — dla techników ruchowo - przewozowych.
- w Warszawie — dla techników dróg-wodnych,
- w Olsztynie — dla techników dróg - kołowych.

Ponieważ ośrodkiem pracy absolwentów tych szkół jest transport kolejowy, drogowy i wodny, to do zadań, jakie oczekują absolwentów tych szkół należy nie tylko rozwiązywanie zagadnień technicznych, ale praca przy planowaniu i wykonywaniu wszystkich czynności, związanych z transportem.

Szkoła i nauczyciel w Polsce Ludowej, budującej socjalizm, winni w całej rozciągłości stosować zasady wykształcenia politycznego w ujęciu socjalistycznym w całkowitej zgodzie teorii z praktyką.

Olbrzymi postęp techniki datuje się od chwili wykorzystania postępów fizyki i dla tego podstawą wykształcenia technika lub innego

fachowca powinny być nauki przyrodnicze, biologia z nauką fizyki, chemii i mechaniki technicznej.

Wobec ścisłego związku zagadnień technicznych i zagadnień procesów produkcji w oparciu o naukowe podstawy wytwórczości w planowanej gospodarce, staje się rzeczą konieczną wprowadzenie do planów nauczania (siatek godzin) szkół komunikacyjnych przedmiotów, omawiających wyczerpująco strukturę naszego państwa. Dodać należy, że każdy wychodzący z tych szkół technik musi posiadać umiejętności przedstawiania swych pomysłów w formie rysunków.

Przy uwzględnieniu tych zasadniczych warunków program nauczania powinien być przystosowany ściśle do danego zawodu i danej specjalności. Program taki powinien obejmować następujące grupy przedmiotów:

- 1) przedmioty ogólnokształcące: język ojczysty, język rosyjski, geografia gospodarcza, historia i nauka o Polsce i świecie współczesnym, nauka o społeczeństwie, biologia, wychowanie fizyczne i „Służba Polsce”,
- 2) przedmioty matematyczno - przyrodnicze: matematyka, fizyka, chemia, higiena i bezpieczeństwo pracy,
- 3) przedmioty techniczne podstawowe: mechanika techniczna, wytrzymałość materiałów, materiałoznawstwo, maszynoznawstwo, elektrotechnika.

Przedmioty specjalne zależne są od kierunku szkoły.

Dla technika - mechanika kolejowego specjalna uwaga powinna być zwrócona na: technologię metali, obróbkę cieplną, części maszyn, dźwignice i urządzenia transportowe, kotły parowe, silniki parowe, parowozy, wagony kolejowe i hamulce, silniki spalinowe, organizację warsztatów kolejowych, planowanie i kalkulację, mech. zabezpiecz. pociągów, służbę mechaniczną na tle administracji kolejowej, ćwiczenia warsztatowe, praktykę wakacyjną w warsztatach kolejowych i działach mechanicznych DOKP.

Dla technika elektryka (kierunek trakcyjny) — na: podstawy elektrotechniki, miernictwo elektryczne, maszyny, elektryczne i transformatory, elektryczne ogrzewanie wagonów, encyklopedię kolei, trakcję elektryczną, sieci i podstawy trakcyjne, pracownię elektryczną, telefonię i telegrafię, elektryczne zabezpieczenie pociągów, ćwiczenia warsztatowe, praktykę wakacyjną w warsztatach elektrotechnicznych kolejowych i działach elektrycznych DOKP.

Dla technika elektryka (kierunek słabo - prądowy) — na: podstawy elektrotechniki, urządzenia elektryczne z miernictwem elektr., podstawy telekomunikacji, urządzenie teletechniczne, linie teletechniczne, linie kablowe, lampy elektronowe, ćwiczenia w telegrafowaniu, podstawy radiotechniki, elektryczne urządzenia sygnalizacyjne, pracownię elektryczną, teletechniczną i sygnalizacyjną, maszyny elektryczne i źródła prądu, ćwiczenia warsztatowe,

praktykę wakacyjną w warsztatach elektrycznych i działach elektrycznych DOKP.

Dla technika drogowego (kierunek kolejowy) — na: koleje żelazne, roboty budowlane, mosty, geologię, materiały kolejowe, mechanikę budowlaną, żelbetnictwo, tabor kolejowy i technikę ruchu kolejowego, hydraulikę, wodociągi i kanalizację, miernictwo i ćwiczenia miernicze, maszyny torowe i budowlane, planowanie, sprawozdawczość i kosztorysowanie, sygnalizację kolejową i zabezpieczenie ruchu pociągów, praktykę mierniczą w polu, praktykę przy budowie i eksploatacji kolei żelaznych.

Dla technika drogowego (kierunek dróg kołowych) — na: drogi kołowe i autostrady, roboty budowlane i budynki, mosty, żelbet, mechanikę budowlaną, planowanie, kosztorysowanie i sprawozdawczość, geodęzę z ćwiczeniami, geologię, materiały drogowe, maszyny drogowe i budowlane, hydraulikę, wodociągi i kanalizację, wiadomości o samochodach i traktorach, praktykę mierniczą w polu, praktykę przy budowie i eksploatacji dróg kołowych, naukę jazdy samochodowej.

Dla technika dróg wodnych — na: drogi wodne, budownictwo wodne, hydrologię i hydromechanikę, hydraulikę, wodociągi i kanalizację, eksploatację dróg wodnych, roboty budowlane, planowanie, kosztorysowanie sprawozdawczość, mosty, żelbet, miernictwo i ćwiczenia miernicze, mechanikę budowlaną, materiałoznawstwo, maszynoznawstwo i tabor żeglowski, elektrotechnikę, praktykę mierniczą w polu, praktykę przy budowie i eksploatacji dróg wodnych.

Szkolenie techników na wydziale ruchowo - przewozowym jest teoretyczne i praktyczne. Nauka na tym wydziale obejmuje wszystkie przedmioty, związane z techniką ruchu i transportu na Polskich Kolejach Państwowych, a mianowicie: ruch i sygnalizację, taryfy kolejowe, gospodarkę taborową, kolejowe prawo przewozowe, naukę telegrafowania i przepisy telegraficzne, teletechnikę i urządzenia zabezpieczające ruch pociągów, służbę zasobową, służbę drogową, służbę mechaniczną, służbę sanitarną, organizację i administrację kolejową, geografję komunikacyjną, rachunkowość kolejową, towaroznawstwo, planowanie przewozów, rysunek techniczny.

Szkolenie praktyczne w technice ruchu odbywa się w specjalnie zorganizowanej pracowni, zaopatrzonej we wszystkie urządzenia i przyrządy, aparaty i pomoce, dotyczące ruchu i sygnalizacji. Pożądane byłoby urządzenie na specjalnym terenie przy szkole torów kolejowych ze wszystkimi urządzeniami blokowymi i sygnalizacyjnymi.

Uczniów wydziału ruchowo - przewozowego, podobnie jak uczniów na innych wydziałach szkół komunikacyjnych i kolejowych obowiązuje praktyka wakacyjna w działach ruchu, administracji i handlowo - taryfowych DOKP.

Absolwentów tego wydziału obowiązuje staż praktyczny zgodnie z wymaganiami PKP, zakończony specjalnym egzaminem.

Jeżeli chodzi o kształcenie fachowców dla potrzeb żeglugi śródlądowej o kierunku nawigacyjnym w szkołach we Wrocławiu i Elblągu, to stwierdzić należy, iż organizacja Szkół Żeglugi Śródlądowej jest całkowicie przystosowana do ruchu na drogach wodnych.

Szkoły Żeglugi Śródlądowej o kierunku nawigacyjnym kształcą młodzież teoretycznie i praktycznie do wykonywania czynności na stanowisku kapitana statku o napędzie mechanicznym oraz do rozwiązywania wszelkich zagadnień powstających podczas postoju statku.

Absolwenci tych szkół po ukończeniu kursu teoretycznego i odbyciu przepisowej praktyki szkolnej oraz uzyskaniu tytułu kapitana żeglugi śródlądowej powinni posiadać zasób wiadomości i umiejętności praktycznych, wystarczających do objęcia w możliwie krótkim czasie odpowiedzialnego stanowiska kapitana statku osobowego lub holowniczego.

Zasób wiadomości teoretycznych ułatwia absolwentom nabycie kwalifikacji do kierowania statkiem i regulowania całokształtu zagadnień podczas ruchu i postojów statków.

Dlatego też przedmioty zawodowe w Szkołach Żeglugi Śródlądowej o kierunku nawigacyjnym obejmują: ogólne wiadomości z żeglugi, materiałoznawstwa, tabor żeglugowy, maszynoznawstwo, budownictwo wodne, locję rzek, teorię prowadzenia statków, hydrologię i meteorologię, prawoznawstwo, operacje przewozowe, zajęcia praktyczne.

W dziale higieny i bezpieczeństwa pracy specjalna uwaga winna być zwrócona na ratownictwo.

Jeśli chodzi o przedmioty ogólnokształcące, to układ ich jest taki sam, jak w innych szkołach komunikacyjnych.

W szkołach Żeglugi Śródlądowej uwzględniony jest również kierunek mechaniczny oraz kierunek dróg wodnych.



Zadaniem Szkoły Żeglugi o kierunku mechanicznym jest kształcenie dla potrzeb żeglugi śródlądowej kandydatów na stanowiska mechaników ruchu na statkach. Przedmioty zawodowe tego kierunku obejmują: ogólne wiadomości żeglugi, materiałoznawstwo, tabor żeglugowy, maszynoznawstwo, technologię metali oraz zajęcia praktyczne w warsztatach.

Zadaniem Szkół Żeglugi o kierunku dróg wodnych jest kształcenie dla potrzeb żeglugi śródlądowej kandydatów na drogomistrzów wodnych, oraz nadzorców robót budowlanych, żeglugi i spławu.

W dostosowaniu do powyższego zadania przedmioty zawodowe tego kierunku obejmują: ogólne wiadomości z żeglugi, materiałoznawstwo, tabor żeglugowy, maszynoznawstwo, budownictwo wodne, locję rzek, hydrologię i meteorologię, eksploatację dróg wodnych, miernictwo, zajęcia praktyczne w warsztatach.

Jeśli chodzi o istniejące szkoły komunikacyjne, to należy stwierdzić że 3-letnie liceum komunikacyjne, przyjmujące kandydatów do pierwszej po małej maturze lub po 9 klasach szkoły podstawowej, przekształcone jest na 4-letnie technikum, które przyjmować będzie kandydatów do klasy pierwszej po 7 klasach szkoły podstawowej. Wyjątek stanowi wydział ruchowo - przewozowy, na który są i będą przyjmowani nadal do klasy pierwszej kandydaci po małej maturze lub po 9 klasach szkoły podstawowej.

Szkoły Żeglugi Śródlądowej mają charakter szkół I stopnia. Nauka w tych szkołach odbywa się 3 lata i warunkiem przyjęcia kandydatów do klasy pierwszej jest ukończenie 7 klas szkoły podstawowej.

Właściwy sposób ustalenia przedmiotów nauczania w omówionych wyżej planach nauki polega na zestawieniu przedmiotów w synchronizacji wzajemnej, a zwłaszcza z zajęciami praktycznymi w warsztatach i pracowniach oraz na obowiązującej praktyce wakacyjnej. Sposób ten jest oparty na wyodrębnieniu przedmiotów, stanowiących podstawę wykształcenia fachowca w danej specjalności, spośród przedmiotów przygotowawczych, które winny pozostawać w ścisłej wzajemnej zależności co do czasu i poziomu nauczania. Koncentracja w nauczaniu wymaga, aby przedmiot czołowy, stanowiący podstawę wykształcenia technika o danej specjalności, był gruntownie studiowany, a przedmioty pomocnicze były mu podporządkowane.

Miedzy przedmiotami omówionymi w planach nauki szkół komunikacyjnych i kolejowych powinna być uwzględniona i stosowana spójność wewnętrzna, polegająca na pokrewieństwie organicznym bliższym i dalszym. Bliższe pokrewieństwo polega na tym, że bez wiadomości objętych poprzednim przedmiotem nie można rozpocząć nauczania przedmiotów specjalnych następnych. Dalsze pokrewieństwo zachodzi wtedy, gdy pewien materiał nauczania jest w innej formie wspólny dla kilku przedmiotów.

Ciągły związek między przedmiotami ułatwia nauczanie, gdyż pobudza uczniów do przechodzenia z jednego przedmiotu do drugiego i na podstawie asocjacji poszczególnych wiadomości, nabywane przez uczniów, dają się łatwiej utrwalić w pamięci i wykorzystać.

W każdej z wymienionych szkół komunikacyjnych, kolejowych na wszystkich wydziałach prowadzone są zajęcia praktyczne w warsztatach. Na wydziałach mechanicznych powinny być prowadzone praktyczne ćwiczenia w kuźni, ślusarni, hartowni, w obróbce mechanicznej, na wydziałach elektrycznych, na wydziałach drogowych i dróg wodnych — w warsztacie ciesielskim, stolarskim, mechanicznej obróbce drewna, ponadto w kuźni i ślusarni.

Celem nauki w warsztatach szkół kolejowych i komunikacyjnych powinno być:

- 1) zaznajomienie uczniów ze szczegółami pracy nowoczesnego warsztatu,
- 2) wyrobienie umiejętności wykonywania charakterystycznych czynności, potrzebnych przy obróbce metali i drewna,
- 3) zapoznanie się z obsługą i budową obrabiarek do metali i drewna,
- 4) umiejętność wykonywania kontroli poszczególnych faz obróbki i kontroli ostatecznej,
- 5) sporządzanie instrukcji do obsługi maszyn, dokładności tablic kalkulacyjnych i tablic wydajności obrabiarek,
- 6) wyrobienie umiejętności planowania i stosowania prawidłowej organizacji pracy w ujęciu nowoczesnym,
- 7) włączenie się do produkcji,
- 8) stosowanie współzawodnictwa w pracy.

Zasadniczym celem nauczania w warsztatach szkolnych powinno być wyrobienie zawodowe przyszłych techników, mechaników i elektryków, natomiast technikom drogowym i dróg wodnych warsztat szkolny winien zapewnić zaznajomienie się z narzędziami, maszynami stosowanymi w budownictwie drogowym, lądowym i wodnym oraz z podstawowymi czynnościami w użyciu maszyn i narzędzi. Przez nauczanie praktycznego wykonywania fizycznej pracy zawodowej, ćwiczenia warsztatowe powinny przyczynić się do wyrobienia poczucia rzeczywistości oraz umiejętności właściwej oceny i poszanowania pracy. Praca w warsztatach szkolnych powinna być traktowana, jako czynnik wychowawczy, służący w zasadzie do podniesienia poziomu zawodowego młodzieży, a tym samym, i do wyszkolenia lepszych kadr techników.

Personel warsztatowy ze swej strony przez odpowiednie nastawienie w pracy powinien brać udział w kształtowaniu nowoczesnego człowieka pracy, stosując odpowiednie metody pracy szkoleniowo - wychowawczej. Cel ten może być osiągnięty w całości przez prowadzenie nauczania praktycznego w warsztatach metodą produkcyjną.

W warsztacie szkolnym szkół kolejowych i komunikacyjnych należy stworzyć warunki



pracy, które niczym nie powinny się różnić od warunków pracy w warsztatach produkcyjnych kolejowych.

Te kilka uwag związanych ściśle z konstrukcją nauczania szkół komunikacyjnych ma na celu lepszą realizację programów nauczania i wychowania oraz podniesienia pracy tych szkół na wyższy poziom. Poza tym należy tu podkreślić, iż zagadnienia, dotyczące realizacji nowych programów nauczania powinny być uwzględnione w planie pracy każdej szkoły. Ideą przewodnią planu pracy każdej szkoły powinno być nastawienie nauczycieli i pracowników szkoły na realizację wielkiego Planu 6-letniego w zakresie wychowania i wykształcenia powierzonej sobie młodzieży.

Pod względem dydaktycznym praca poszczególnych szkół komunikacyjnych zmierzać powinna do podniesienia poziomu i wyników nauczania, jak również do systematycznego doskonalenia metod szkolenia fachowców w dziedzinie transportu.

Aby wysiłki personelu nauczającego przyniosły dodatnie wyniki w wychowaniu i nauczaniu, nauczyciele powinni starać się w swej pracy przyjąć zasady, które doprowadzą do najlepszych rezultatów. Zasady te między innymi polegają na:

- 1) wysokim ideowym poziomie teoretycznym kształcenia młodzieży przy stosowaniu metod nowoczesnych, przykłady których możemy obficie czerpać w szkołach Związku Radzieckiego,
- 2) wyrobieniu dodatniego stosunku do pracy szkolnej młodzieży w szkole i w domu,
- 3) systematycznym sprawdzaniu postępów i wyników pracy szkolnej u młodzieży, uważnym przestudiowaniu każdego ucznia lub uczennicy, ich charakteru zdolności i ogólnego rozwoju,

- 4) wysokim poziomie przygotowania lekcji, prowadzenia lekcji pogładowo, wyrażaniu aktywności u młodzieży i samodzielnego stosunku do pracy, trosce o postępy każdego ucznia i o usunięciu braków, pomocy młodzieży w czasie trwania lekcji, po lekcjach w szkole i w domu,
- 5) dobrze postawionej pracy klasowych wychowawców,
- 6) okazywaniu przez nauczycieli ciągłej pomocy organizacjom młodzieży szkolnej, w pierwszym rzędzie kołom terenowym Związku Młodzieży Polskiej,
- 7) organizowaniu pracy poza klasą i szkołą,
- 8) konieczności planowania pracy szkolnej w nauczaniu i prowadzeniu zajęć szkolnych,
- 9) systematycznej współpracy szkoły i nauczycieli z Opieką Rodzicielską,
- 10) koniecznej współpracy Organizacji młodzieży z nauczycielstwem, i Opieką Rodzicielską, z Podstawową Organizacją Partyjną i Organizacją Związkową, działających na terenie Szkoły.

Należy tu wspomnieć o wielkiej roli wychowawczej pracy każdego nauczyciela w szkołach, kształcących fachowców dla potrzeb komunikacji.

Należy również zaznaczyć, iż podejście do pracy każdego nauczyciela powinno być takie, jak i szerokich rzesz przodowników pracy, wybitnych czołowych przedstawicieli klasy robotniczej.

Rezultaty pracy każdej szkoły, tj. zespołu nauczycieli i pracowników szkolnych z jednej, a młodzieży z drugiej strony wyrażają się współczynnikiem sprawności tj. stosunkiem liczbowym absolwentów szkoły danego roku do ilości uczniów klasy I-ej. Ten współczynnik sprawności nie osiągnął w niektórych szkołach komunikacyjnych przeciętnej normy 80%. Niektóre szkoły są bliskie osiągnięcia powyższej normy, a nawet ją przekraczają. Dla ścisłości należy wspomnieć o danych, dotyczących sprawności szkoleniowej w Liceum Komunikacyjnym w Warszawie, w którym w roku 1945/46 współczynnik sprawności wynosił 60%, w roku szkolnym 1946/47 — 67%, 1947/48 — 70% a w roku szkolnym 1949/50 — 86%.

Bolączką wszystkich szkół zawodowych, a więc i szkół komunikacyjnych oraz kolejowych jest

brak podręczników, szczególnie dla przedmiotów zawodowych, podręczniki, które szkoły otrzymują z ogólnego rozdziału, ograniczają się do przedmiotów ogólnokształcących i pomocniczych. Dlatego też sprawą wydania chociażby skryptów powinny się zająć poszczególne szkoły, które w swych budżetach powinny umieścić konieczną pozycję na akcję podręcznikową. Nauczycielstwo szkół komunikacyjnych w zrozumieniu doniosłości tego zadania gołowe jest przy poparciu finansowym Ministerstwa Komunikacji oraz Dyrekcji Kolei Państwowych akcję tę rozpocząć.

W zakończeniu należy wspomnieć o pracy absolwentów, kończących szkoły komunikacyjne. Przed wydaniem zarządzenia PKFG z dnia 4.IV.1950 r. w sprawie wykonania ustawy z dnia 7.III.1950 r. o planowym zatrudnieniu absolwentów średnich szkół zawodowych oraz szkół wyższych (Monitor Polski Nr A - 39 poz. 458), absolwenci szkół komunikacyjnych w wielu przypadkach po ukończeniu szkoły przyjmowali pracę w resortach nie mających nic wspólnego z resortem komunikacji. Dotyczy to szczególnie tych absolwentów, którzy nie pobierali w czasie studiów stypendium. Tego stanu rzeczy nie można oczywiście uważać za normalny, ponieważ młodzież kończąca szkoły komunikacyjne, przyjmując pracę mającą mało wspólnego z kierunkiem studiów w szkole, nie mogła zastosować wiedzy nabytej w praktyce życiowej. Przyczyna tkwi w zbyt niskim zaseregowaniu absolwentów szkół komunikacyjnych pod względem uposażenia, a w pewnych przypadkach w niedostatecznym uspołecznieniu absolwentów. Ze zjawiskiem tym szkoły komunikacyjne powinny bezwzględnie i energicznie walczyć rozwijając w młodzieży socjalistyczny stosunek do pracy.

Na mocy o planowym zatrudnieniu absolwentów średnich szkół zawodowych sprawa celowego wykorzystania absolwentów została całkowicie unormowana. Dla przykładu należy wspomnieć, że jeśli chodzi o stan zatrudnienia 167 absolwentów Liceum Komunikacyjnego w Warszawie z roku szkolnego 1949/50, to poza 29 absolwentami, skierowanymi przez Komisję Rekrutacyjną na studia do wyższych szkół o kierunku komunikacyjnym, 138 absolwentom przydzielono pracę w Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych, względnie w resortach komunikacji lub państwowych przedsiębiorstwach, pracujących dla resortu komunikacji.

OD REDAKCJI

W nr 10 „Przeglądu Kolejowego“ zamieszczony został artykuł pt. „Koleje elektryczne — wyraz postępu technicznego“.

Artykuł ten, pióra mgr. inż. Wiktora Przelaskowskiego, był napisany dla czasopisma „Sygnały“ w bardzo popularnym ujęciu, specjalnie dostosowanym do poziomu wykształcenia technicznego ogółu czytelników „Sygnałów“.

Ze względu na interesujący i aktualny temat Redakcja „Przeglądu Kolejowego“ ten artykuł zamieściła.

Rola dyspozytora ruchu w Planie 6-letnim

(artykuł dyskusyjny)

Założenia Planu 6-letniego dla kolei normalnotorowych w stosunku do roku 1949 przewidują: wzrost przewozów pasażerskich o 104% i towarowych o 78%, zwiększenie obrotu wagonów towarowych do 4,8 doby, to jest o 19%, zwiększenie średniego dziennego przebiegu wagonu towarowego o 8% przy jednoczesnym zwiększeniu taboru: w zakresie parowozów o 9%, wagonów towarowych o 21%, wagonów osobowych o 5%. Poza tym szybkość handlowa ma się zwiększyć dla pociągów w ruchu osobowym o 12%, w ruchu towarowym o 20%. Dodać należy, że wzrost wydajności pracy w kolejnictwie ma wynieść minimum 52%, a zmniejszenie kosztów własnych przewozów przynajmniej 17%.

Zadania te postawione przez Partię i Rząd będą niewątpliwie osiągnięte, a nawet w wielu przypadkach znacznie przekroczone nie tylko dzięki mechanizacji prac oraz robotom inwestycyjnym, mającym na celu usprawnienie pracy węzłów, ale przede wszystkim dzięki pomyśłom racjonalizatorskim i organizacyjnym, które w okresie Planu 6-letniego zastosowane będą w procesie technologicznym transportu kolejowego. Wprowadzie polepszenie wszystkich wskaźników jakości pracy transportu kolejowego będzie udziałem wszystkich służb, jak np. współczynnik obrotu wagonu, szybkość handlowa itd., to jednak faktem bezspornym jest to, że znaczny udział w osiągnięciu tych wyników przypadnie służbie ruchu, a w niej dyspozytorom ruchu.

Dyspozytor ruchu będzie niewątpliwie głównym elementem usprawnienia pracy służby ruchu, dlatego też od właściwego doboru i pracy dyspozytorów ruchu będą w dużym stopniu zależały wyniki pracy całej służby ruchu. Musimy sobie bowiem jasno zdać sprawę z tego, że dotychczasowe wyniki pracy dyspozytorów nie są bynajmniej zadowalające i że na tym odcinku mamy jeszcze wiele do zrobienia, jeśli za przykładem kolejarzy radzieckich chcemy podnieść poziom pracy służby ruchu.

Rolę i zadania dyspozytora ruchu scharakteryzował w sposób jasny i zrozumiały wybitny znawca zagadnień kolejnictwa, Minister Komunikacji ZSRR, tow. B. P. Bieszczow, w przedmowie do książki K. A. Berngarda pod tytułem „Przodujące metody pracy pociągowych dyspozytorów ruchu”. „Aby być rzeczywiście kierownikiem ruchu pociągów, stwierdził tow. Bieszczow, dyspozytor ruchu powinien znajdować się na przedzie pociągu, pracować planowo i walczyć o wypełnienie planu, a nie być tylko zwykłym rejestratorem ruchu pociągów. Na tym właśnie polega zasada pomyślnych wyników pracy najlepszych mistrzów - dyspozytorów, Bohaterów Pracy Socjalistycznej, tow. Zakorko, Kutafina, Wodważko i innych dyspozytorów nowatorów”.

A jak się u nas ta sprawa przedstawia? Powiedzmy sobie szczerze: praca naszych dyspozytorów ruchu ogranicza się raczej do rejestracji pociągów, a w małym tylko stopniu polega na istotnym kierowaniu ich ruchem. W ten sposób dyspozytor ruchu zamiast być, jak mówi tow. Bieszczow, na przedzie pociągu, w rzeczywistości znajduje się daleko w tyle za pociągiem i dlatego jego wpływ na regulację ruchu pociągów jest w rzeczywistości nieznaczny.

W Planie 6-letnim przewidziane jest zaopatrzenie większości ważniejszych pod względem ruchowym linii kolejowych w urządzenia selektorowe, mające na celu ułatwienie pracy dyspozytorom i umożliwienie im przejścia na przód pociągu. Jest rzeczą niewątpliwą, że urządzenia te istotnie ułatwią w dużym stopniu pracę dyspozytorowi ruchu, ale w praktyce nie umożliwią mu przejścia na przód pociągu. Jeżeli bowiem dyspozytor ruchu znajduje się dziś o kilka lub kilkanaście kilometrów w tyle za pociągiem, to dzięki selektorom zbliży się on zaledwie do sygnałów końcowych pociągu, nie znajdzie się jednak na przedzie pociągu, przynajmniej nie wszędzie.

Z praktyki przedwojennej wymienię tu jeden odcinek jednotorowy, który łącznie ze stacjami końcowymi posiadał 22 posterunki ruchu. Przy ruchu w ciągu doby, wynoszącym 14 par pociągów towarowych i 3 pary pociągów pasażerskich dyspozytor nie był jednak w stanie kierować jednocześnie całym ruchem pociągów na całym odcinku. Tylko na kilku szlakach był dyspozytor ruchu na przodzie pociągu i naprawdę kierował ruchem pociągów, natomiast na pozostałym odcinku ograniczał się on tylko do rejestrowania ruchu pociągów i to często z opóźnieniem, dochodzącym do jednej godziny i więcej.

Jeżeli policzymy, że 2 duże stacje węzłowe absorbowwały dyspozytorów ruchu 10 razy więcej, niż stacje pośrednie, to ilość zastępcza posterunków ruchu wynosiła:

$$(22 - 2) + 2 \times 10 \text{ równa się } 40$$

Mnożąc tę zastępczą ilość posterunków ruchu przez ilość pociągów, otrzymamy następujące rozmiary pracy dyspozytora ruchu na dobie:

$$40 \times 2 (14 + 3) \text{ równa się } 1360 \text{ jednostek pracy.}$$

Stąd wniosek, że ilość jednostek pracy (1360), przypadająca na dyspozytora była za duża i odcinek dyspozytorski należało podzielić na dwa odcinki.

Zadaniem niniejszej pracy nie jest ustalenie, jaka ilość jednostek pracy jest dla dyspozytora ruchu właściwa, gdy korzysta on z łączności selektorowej, lecz tylko zwrócenie uwagi na ten szczegół, jako na bardzo istotny. Przy bliż-

szych rozważaniach na temat ilości jednostek pracy dyspozytora ruchu okaże się, że również i inne czynniki mogą mieć wpływ na normowanie wielkości odcinków. Odgrywa tu np. dużą rolę okoliczność, czy linia jest jedno, czy też dwutorowa, stosunek ilościowy pociągów pasażerskich do towarowych itp.

Zakładając urządzenia selektorowe na ważniejszych liniach kolejowych, często popełniamy ten sam błąd, co przed wojną, a mianowicie staramy się o dość wydłużone odcinki, pomijając natomiast sprawę napięcia ruchu pociągów. Przecież ilość rozmiarów dyspozytora z linią lub odwrotnie jest funkcją ilości posterunków ruchu oraz ilości pociągów w ciągu doby na obsługiwanym odcinku.

Stąd wniosek, że dla zapewnienia takiej pracy dyspozytorom ruchu, jakiej byśmy sobie życzyli, iloczyn posterunków ruchu i ilości pociągów w ciągu doby musi być wielkością określającą rozmiary pracy dyspozytora ruchu. Jeżeli w ten sposób podzielimy linie na odcinki dyspozytorskie, to umożliwimy dyspozytorom znalezienie się na przedzie pociągu. Ale to jeszcze nie wystarczy. Dyspozytor ruchu będzie wprowadzić kierować ruchem pociągów w lepszych, niż dawniej warunkach, ale s.yl jego pracy będzie nadal przedwojenny, to jest taki, jaki obserwujemy obecnie. Dlatego też nie spodziewamy się poważniejszych wyników po wprowadzeniu urządzeń selektorowych nawet po wprowadzeniu poprawek, uwzględniających napięcie ruchu i ilość posterunków ruchu, jeżeli nasi dyspozytorzy nie zmienią swego stylu pracy, jeżeli nie zastosują u siebie metod pracy, opartych na doświadczeniach przodujących radzieckich dyspozytorów ruchu.

PRZODUJĄCE METODY PRACY DYSPOZYTORÓW RADZIECKICH

Przodujące metody pracy dyspozytorów radzieckich powstały na tle rozwijającego się potężnie ruchu stachanowskiego w kolejnictwie, którego inicjatorami byli maszyniści radzieccy. Maszynista Piotr Krywonos wykorzystał np. moc kotła i maszyny parowej, zwiększając szybkość techniczną z 23 do 40 — 50 km/godz. Maszynista Papawin pokazał wzorowy przykład dbałości o stan techniczny parowozu, przedłużając znacznie czas pracy poszczególnych części parowozu i doprowadzając przebieg pasażerskiego parowozu do 800.000 km bez naprawy głównej. Komsomolec maszynista Łunin doprowadził przebiegi parowozów towarowych między naprawami średnimi do 100.000 km, przeprowadzając osobiście drobne naprawy parowozu, tak że czas napraw średnich parowozu był minimalny.

Wkrótce okazało się jednak, że te wspaniałe wyniki osiągnięte przez przodujących maszynistów nie przyniosły spodziewanych korzyści, ponieważ pracownicy innych służb, a w szczególności pracownicy służby ruchu, nie mogli nadażyć za rekordowym tempem osiągnąć na-

szynistów - stachanowców. Panowała bowiem wówczas w służbie ruchu teoria, że wszystkie mierniki wydajności osiągnęły już swoją górną granicę i że regularności pociągów nie można zwiększyć. Okazało się jednak, że po usunięciu z transportu kolejowego głosicieli tych teorii (predielszczyków) rozwinął się niczym nie skrępowany ruch współzawodnictwa, który wkrótce ogarnął wszystkie służby, a w tej liczbie i służbę ruchu.

Ustawiacz Krasnow ustalił nowe zasady pracy drużyn ustawicielskich, polegające na tym, że rozformowanie i formowanie pociągów połączone zostało w jedną całość, przez co skrócony został dwukrotnie czas postoju wagonów na stacji. Ustawiacz Kożuchar skrócił czas formowania pociągów. Interesował się on bowiem nie tylko wagonami, jakie miał na stacji, ale i wagonami, które miały dopiero przybyć na stację, co pozwoliło mu ustalić plan formowania pociągów. Warto również wspomnieć o dyspozytorach ruchu, z których wyróżnili się szczególnie: Zakorko, Wodważko, Katafin i wielu innych. Ulepszyli oni znacznie dotychczasowe metody pracy i udowodnili, że pociągi mogą stale kursować regularnie. Rozszerzając zakres swych zainteresowań na różne dziedziny transportu kolejowego, ujawnili oni olbrzymie dotychczas nie wykorzystane rezerwy, które umożliwiły polepszenie wskaźników wydajności oraz przekroczenie planów przewozowych.

METODY PRACY PRZODUJĄCYCH DYSPOZYTORÓW RUCHU KOLEI ZSRR

a) Metoda dyspozytora ruchu N. F. Zakorko

N. F. Zakorko miał tę przewagę nad swymi kolegami, że, orócz praktyki na stanowisku dyżurnego ruchu i ukończenia kursu dyspozytorskiego, posiadał 4-letnią praktykę na linii na stanowisku pomocnika maszynisty. Ponieważ został on dyspozytorem ruchu na odcinku, na którym dawniej jeździł jako pomocnik maszynisty, znał doskonale profil linii, technikę prowadzenia pociągu oraz wszystkich ludzi pracujących na jej odcinku. Pragnąc zbadać możliwości regularnego kursowania pociągów towarowych, Zakorko zorganizował specjalny pociąg doświadczalny, którego obsługa zarówno parowozowa, jak i konduktorska składała się z dyspozytorów ruchu. Przeprowadzone przy pomocy tego pociągu próby wykazały, że pociągi towarowe kursować mogą ze znacznie większą szybkością.

Podobne jazdy próbne odbyły się również na innych odcinkach i dały podobne wyniki. Zakorko nie zadowolili się jednak tymi wynikami i pomimo zwiększenia szybkości pociągów towarowych o 40% w listopadzie 1935 roku, jego brygada przekroczyła tę szybkość o dalsze 9%. Istota metody pracy Zakorko polega na: 1) wnikliwej ocenie ludzi, prawidłowym ich rozstawieniu oraz umiejętnym kierownictwie, 2) szybkiej i prawidłowej decyzji. W swym piśmie — wezwaniu, skierowanym do wszystkich dyspo-

zytorów ruchu kolei ZSRR, wyjaśnił on swoje zasady w sposób następujący:

1) Należy znać ludzi na swym odcinku, aby ich prawidłowo porozstawiać według ich umiejętności, traktując każdego z nich w sposób właściwy. Za suchymi cyframi telefonogramów i liniami wykresów należy widzieć żywego człowieka, któremu powierzone zostało odpowiedzialne zadanie. Należy okazać wszelką pomoc, aby to zadanie wykonał.

2) Należy znać swój odcinek, profil linii, każdą stację, możliwości parowozów, łączność itd., a od czasu do czasu samemu wyjeżdżać na linię.

3) Znać czas nadejścia pociągów i informować o tym dyżurnych ruchu.

4) Organizować przygotowanie i uruchomienie pociągów według rozkładu jazdy. Nie dopuszczać do odwołania pociągów z powodu ich niegotowości, braku parowozu itp.

5) Troszczyć się nie tylko o wyniki swojej zmiany, ale i o wyniki ogólne w ciągu całej doby i to nie tylko własnego odcinka, lecz i sąsiednich odcinków, całego Oddziału itp.

Dyspozytor radziecki Zakorko zdawał sobie doskonale sprawę z tego, że, siedząc przy selektorze, nie widzi wykonawców swych zarządzeń oraz ich dobrej lub złej pracy, dlatego też starał się osobiście poznać każdego pracownika na jego odcinku pracy, a więc nie tylko dyżurnych ruchu, lecz również i drużyny manewrowe, zwrotniczych, drużyny pociągowe, torowych, pracowników parowozowni, łączności i zabezpieczenia, od nich bowiem wszystkich zależał prawidłowy ruch pociągów. Każdy z tych ludzi ma oczywiście swoje zalety i wady i te dyspozytor ruchu musi znać dokładnie. I dlatego Zakorko w wolnych chwilach nie siedział nigdy beczynnie, lecz rozmawiał z poszczególnymi pracownikami na linii, zawsze mając na względzie ulepszenie pracy, udzielanie instrukcji, wymianę doświadczeń, ocenę swych zamierzeń itp.

Częste zmiany pracowników w turnusie Zakorko uważał za objaw niepożądany, hamujący osiąganie lepszych wyników, dlatego też wypróbował na swych przełożonych wprowadzenie zasady jednej zmiany. W jego zmianie byli więc ci sami dyżurni ruchu, zwrotniczowie, manewrowi itp., a zmiana dyżurów wszystkich jego pracowników była ustalona na jedną godzinę. Zmianę pociągu stałego pociągiem dodatkowym Zakorko uważał za czyn niegodny dyspozytora ruchu. Zakorko interesował się pociągiem nie w chwili, gdy został on już zestawiony, ale już wówczas, gdy zaczęto dopiero gromadzić do niego wagony i dzięki temu zawsze w porę ujawniał wszelkie niedokładności i nie był zaskoczony żadnymi niespodziankami.

Dyspozytor Zakorko dawał ściśle opracowane zadania pracy dyżurnym ruchu. Jeśli dla uratowania sytuacji ruchowej brakowało kilku minut dla przebiegu pociągu, Zakorko sam rozmawiał przy pomocy selektora z drużyną te-

go pociągu, a przede wszystkim z maszynistą, prosząc go o skrócenie czasu przejazdu lub o przełożenie naboru wody na inną stację i obiecując w zamian przeprowadzenie pociągu na dalszym etapie. Dużą popularnością cieszyły się wówczas wprowadzone przez dyspozytora Zakorko socjalistyczne „putiowki“, które gwarantowały takie wzajemne zobowiązania.

W ten sposób operatywne regulowanie ruchu pociągów Zakorko doprowadził na powierzonym mu odcinku do perfekcji. „W pracy dyspozytorskiej — twierdził Zakorko — nie ma szablonowych sposobów i recept, każdy bowiem dzień, godzina, czy minuta stwarza różne sytuacje, zgoła nie podobne do siebie. Rozwiązanie każdego takiego zagadnienia ruchowego zależne jest od wytworzonej sytuacji, a od tego jest dyspozytor ruchu“. W roku 1945 dyspozytor Zakorko, będąc już dyrektorem Kolei, często odwiedzał dyspozytorów, analizując wykresy ruchu pociągów oraz pracę dyspozytorów, posługując się przy tym często selektorem, przy którym dawniej sam pracował. Metody pracy dyspozytora Zakorko stały się podstawą do rozwoju i ulepszenia sztuki dyspozytorskiej przez innych dyspozytorów radzieckich, którzy poszli w jego ślady.

b) Metoda pracy dyspozytora S. W. Kutafina

Dyspozytor Kutafin ulepszył ruch pociągów zbiorczych, które dawniej kursowały, zdane na łaskę stacyj. Dyspozytorzy ruchu regulowali takie pociągi w sposób niezadawalający, raczej formalny i nie poświęcając im należytej uwagi. I dlatego szybkość handlowa pociągów zbiorczych często nie przekraczała 6 km/godz. Kutafin, obserwując osobiście pracę takich pociągów, stwierdził, że plan jej był z reguły ustalany dopiero po przybyciu pociągu na stację. Zdarzało się, że nim kierownik pociągu rozpoczął pracę, na każdej stacji upłynęło od 15 do 20 minut.

Kutafin swoje reformy rozpoczął od tego, że polecił stacji początkowej sformować właściwie pociąg. Wiedząc dokładnie o tym, jakie wagony znajdują się w pociągu i do jakich stacyj są one przeznaczone i upewniwszy się, jakie wagony są do zabrania na stacjach pośrednich, Kutafin opracował plan pracy pociągu na każdej stacji jeszcze przed wyjazdem pociągu ze stacji początkowej. Plan ten polegał na tym, że dyspozytor wskazywał, na który tor ma pociąg być przyjeżdżający, na jakie tory będą odstawione wagony, jakie wagony będą zabrane ze stacji i na jakich torach obecnie się znajdują. Wręczając plan pracy drużynie pociągowej, Kutafin odbył z nią krótką odprawę, wyjaśniając dokładnie każdemu pracownikowi, co ma robić. Poza tym odpowiednie instrukcje otrzymały poszczególne stacje.

Podczas jazdy dyspozytor Kutafin zajął miejsce w parowozie, aby nawiązać kontakt osobisty z jego obsługą. Po przybyciu pociągu na stację pierwszą, dyżurny ruchu już oczekiwał w takim miejscu, aby zaoszczędzić czasu kierownikowi pociągu, wręczając mu szczegó-

łowy plan pracy. Podczas pracy pociągu na stacji dyspozytor omawiał już plan pracy z dyżurnym ruchu następnej stacji. I tak było na każdej stacji przez cały czas trwania podróży. Rezultat był taki, że pociąg przebył wyznaczony odcinek drogi o 4 i pół godziny wcześniej, niż przewidywał rozkład jazdy i z szybkością o 1 km/godz. większą od rozkładowej.

Za przykładem Kutafina poszli jego liczni koledzy, którzy również w ten sposób zaczęli przeprowadzać swe pociągi, co umożliwiło im uzyskanie znacznie lepszych wyników. Kutafin jednak stale podkreślał, że dyspozytor ruchu, jadąc pociągiem zbiorczym, nie powinien zamieniać się w kierownika pociągu, lecz ograniczyć się do organizowania pracy ludzi. Na podstawie swych doświadczeń Kutafin opracował metodykę ruchu pociągów zbiorczych. Wobec tego, że rozkład jazdy pociągów zbiorczych, a zwłaszcza postoje na stacjach, są opracowane na podstawie średnich czasów pracy całorocznej, a, jak wiadomo, praca w poszczególnych dniach roku może być większa lub mniejsza od przeciętnej, Kutafin opracowywał codziennie operatywny rozkład jazdy oraz plan formowania pociągu. W tym celu przebywał on często na stacji, tłumacząc osobiście ustawiaczom potrzebę takiego lub innego formowania pociągu i zwracając baczną uwagę na kredowanie wagonów, które miały być odczepione na stacjach.

Kutafin zwracał baczną uwagę na to, aby kierownik pociągu przed wyjazdem pociągu ze stacji początkowej omówił plan pracy z dyspozytorem ruchu.

c) Metoda dyspozytora N. P. Wodważko

Dyspozytor Wodważko, stosując metody pracy dyspozytorów Zakorki i Kutafina, wprowadził dalsze udoskonalenia w swej pracy. Udoskonalenia te są zawarte w jego następujących tezach: 1) Dyspozytor powinien widzieć pociąg już w stadium jego powstawania. 2) Dyspozytor powinien znać wszystkich ludzi, z którymi współpracuje, informować ich o przewidywanej pracy i utrzymywać z nimi bezpośredni kontakt. 3) Dyspozytor powinien być zawsze o kilka szlaków przed pociągiem, pracować planowo, stwarzać warunki dla skrócenia postoju pociągów, parowozów na stacjach zwrotnych itp. 4) Nie powinien on rzucać słów na wiatr, lecz zawsze dotrzymywać danego słowa, dawać dobry przykład dyżurnym ruchu, drużynie pociągowej itp. 5) Powinien on przeprowadzać dokładną analizę wykresu ruchu pociągów za dobę ubiegłą.

Wodważko był organizatorem współzawodnictwa, mobilizując wykonawców do podejmowania zobowiązań na krótki okres czasu, a więc poszczególne stacje na czas jednego dyżuru, drużyny pociągu na jedną jazdę itp. Dodać należy, że wykonania podjętych w ten sposób zobowiązań sprawdził sam w ciągu 2 do 3 godzin po ich realizacji. Zbyt wiele miejsca zajęłoby nam oczywiście omówienie w ramach tego artykułu wszystkich osiągnięć przodujących

dyspozytorów radzieckich, każdy z nich bowiem wprowadził do swej pracy pewne ulepszenia, ogarniając przy tym coraz to inne dziedziny pracy ruchowej i wzbogając w ten sposób ogólny dorobek pracy dyspozytorskiej.

POTRZEBA REFORMY SŁUŻBY DYSPOZYTORSKIEJ NA PKP

Z kilku wyżej przytoczonych przykładów pracy dyspozytorów radzieckich wynika jasno, jak ważną rolę odegrać może dyspozytor w kształceniu służby ruchu. Służba dyspozytorska jest bowiem głównym trzonem służby ruchu i od właściwej jej organizacji, od właściwego doboru kadr dyspozytorskich, właściwego ich wyszkolenia oraz należytego stosunku do pracy zależy praca całej służby ruchu. Musimy więc, opierając się na bogatych doświadczeniach radzieckich, dokonać jak najprędzej przełomu w służbie dyspozytorskiej, aby dyspozytor mógł się znajdować o kilka szlaków na przedzie pociągu. Będzie to można oczywiście osiągnąć wtedy, jeśli ruch pociągów będzie kierowany jedną wolą, wolą dyspozytora ruchu. Jeśli służba ruchu chce więc mieć lepsze, niż dotychczas wyniki w swej pracy, to musi rozwiązać trzy zasadnicze zagadnienia:

1) W zasięgu swego pola wiedzenia powinna mieć nie tylko linie główne, lecz i wszystkie linie pozostałe, to jest całość. Dotychczas bowiem na liniach bocznych w praktyce ruchu pociągów nikt nie reguluje. Od czasu do czasu tylko sytuator zbierze dane o pociągach sprzed kilku godzin, a jeśli szybkość handlowa pociągów zbiorczych często nie dochodzi do 10 km/godz, a w czasie przewozów jesiennych nawet do 7 km/godz., to administracja miejscowa i oddziałowa wynajduje na to mnóstwo przyczyn usprawiedliwiających. Dlatego też sprawą niecierpiącą zwłoki jest taka reorganizacja służby dyspozytorskiej, aby obsadzić dyspozytorami wszystkie odcinki linii kolejowych, na których kursuje przynajmniej jedna para pociągów zbiorczych z większą pracą.

Linie główne, na których w zasadzie powinni się znajdować dyspozytorzy ruchu, należy podzielić na takie odcinki, aby dyspozytor ruchu mógł naprawdę kierować ruchem pociągów i znajdować się rzeczywiście na przedzie pociągu. Zastosowanie natomiast odcinków długich, mających na celu uzyskanie tą drogą oszczędności, uważać należy za wręcz szkodliwe z punktu widzenia sprawności i regularności ruchu. Jeśli chodzi o linie główne, to i tam regularność pociągów, zwłaszcza w okresie większych przewozów, pozostawia jeszcze wiele do życzenia. Zdarza się często, że pociągi zbiorcze doznają w drodze opóźnień, dochodzących nawet do kilku godzin.

Jest rzeczą zrozumiałą, że taka reforma dyspozytury ruchu połączona być musi ze zwiększeniem liczby dyspozytorów ruchu. W Związku Radzieckim każdy odcinek linii jest obsługiwany przez służbę dyspozytorską i korzyści stąd wynikające wyrażają się w zwiększonej

wydajności pracy drużyn konduktorskich i parowozowych oraz w zmniejszonym zużyciu paliwa w wyniku większej szybkości handlowej pociągów. A więc o wynikach tej reformy stanowić będzie nie wydatek na dyspozytorów, lecz i płynące stąd korzyści. Decydującym czynnikiem będzie tu niewątpliwie bilans ogólny. Jest rzeczą zrozumiałą, że na liniach o słabym ruchu pociągów dyspozytor ruchu będzie mógł być wykorzystany poza pracą zasadniczą do regulowania ruchu pociągów w zastępstwie dyżurnych ruchu przy pomocy tak zwanego „sposobu dyspozytorskiego“. W ten sposób był dawniej prowadzony ruch pociągów na linii Lublin — Łuków. I tu więc bilans będzie korzystny, odzyska się bowiem dyżurnych ruchu.

2) Właściwy dobór kadr ma wielki wpływ na wyniki pracy służby dyspozytorskiej. Dyspozytorami ruchu powinni być ludzie młodzi, energiczni, rozumiejący swoje i zadania i rolę, jaka im przypadła w Planie 6-letnim. Aby kierować pracą dyżurnych ruchu zarówno na stacjach pośrednich, jak i na stacjach węzłowych, należy dyspozytorów dobierać spośród dyżurnych ruchu większych stacji węzłowych. Lata stażu w służbie ruchu nie powinny oczywiście mieć zasadniczego znaczenia przy wyborze kandydatów. Ważniejszą bowiem rolę odgrywają: inteligencja, inicjatywa, umiejętność rozwiązywania trudnych sytuacji ruchowych oraz interesowanie się nie tylko własnym odcinkiem pracy, lecz i udzielanie pomocy w razie potrzeby innym.

Na takich właśnie pracowników ruchu administracja powinna zwrócić uwagę już na samym początku ich kariery służbowej i szybko posuwać ich naprzód na różnych stanowiskach, aby po odpowiednim przeszkoleniu uczynić z nich dyspozytorów, to jest prawdziwych kierowników ruchu. Nie należy natomiast wyznaczać do służby dyspozytorskiej ludzi starych, wybrakowanych, z którymi nie wiadomo, co robić. Tacy malkontenci bowiem nie tylko sami nie potrafią się utrzymać na poziomie, ale raczej ten poziom obniżają. Nie będzie ich stać na inicjatywę twórczą i na własne koncepcje, lecz będą wykonywać swoją pracę tak, jak zwykle rzemieślnik.

3) Ważną rzeczą w pracy dyspozytora ruchu jest właściwe wyszkolenie. Przed dopuszczeniem do pracy dyspozytorskiej kandydat powinien otrzymać przeszkolenie na specjalnym kursie, które tematyka szkolenia powinna obejmować rzeczywiste warunki operatywnego kierownictwa ruchu pociągów. Szkolenie to powinno mieć przede wszystkim na względzie zwiększenie szybkości handlowej i regularności pociągów oraz przyspieszenie obrotu wagonów. W tym celu powinny być przerabiane przykłady, jak np. umiejętne kierownictwo ruchu pociągów przez właściwy wybór skrzążowań lub wyprzedzeń, plany formowania pociągów w zależności od potrzeb operatywnych innych stacji węzłowych lub w związku z sytuacją wagonową na odcinku, wpływ wcześniejszego za-

wiadamiania klientów o mających nadejść wagonach na przyspieszenie obrotu wagonów itd. W takich przypadkach dyspozytor powinien oczywiście znać ekonomikę przedsiębiorstwa, jego możliwości pod względem siły roboczej dla rozładowania wagonów, środki transportowe itp.

Marszrutyzacja pociągów zasadnicza i stopniowana powinna być jednym z ważniejszych przedmiotów nauczania kandydatów na dyspozytorów ruchu. Wymienić tu również należy regulowanie przebiegu wagonów próżnych do rejonów docelowych z uwzględnieniem jak najmniej przebiegu w stanie próżnym, wykorzystywanie kierunku próżnego dla przewożenia ładunków, normalnie przewożonych w wagonach innych serii (wykorzystanie węglarek lub platform pod ładunek bawełny, wagonów krytych do przewożenia towarów masowych itp.), obliczanie przelotności linii, stacji węzłowych, znaczenie przelotności poszczególnych elementów (grupy torów, urządzenia trakcyjne, centralizacja zwrotnic itp.).

Do ważnych przedmiotów szkolenia zaliczyć wypadnie również: planowanie przewozów, zwłaszcza towarowych, wpływ czynników osłabiających regularność ruchu (nierównomierność przewozów, przewozy krzyżujące się lub zbyt dalekie itp.), operowanie wskaźnikami wydajności oraz ich wzajemne powiązanie. Do ważnych wreszcie przedmiotów nauczania zaliczyć należy przestudiowanie wzorowych metod pracy dyspozytorów radzieckich, których bogate doświadczenie oraz szeroki zasób wiadomości fachowych mogą być z dużym pożytkiem dla naszego kolejnictwa wykorzystane przez liczne rzesze kandydatów na dyspozytorów.

W ten sposób wyszkolony i nadal systematycznie przeszkalanany dyspozytor ruchu ustali niewątpliwie nowy styl pracy służby ruchu i dokona w tej pracy przełomu, na jaki wszyscy czekamy. Maszynista Czapczyk na rozszerzonym plenum Zarządu Głównego ZZK w dniu 4 i 5 września 1950 r. stwierdził, że jego osiągnięcia byłyby daleko większe, gdyby nie przeszkadzała mu służba ruchu. Musimy więc wyszkolić i zatrudnić takich dyspozytorów ruchu, na których nie skarżyłby się maszynista Czapczyk oraz inni maszyniści, którzy poszli w jego ślady. Chcemy mieć dyspozytorów, którzy będą prawdziwymi kierownikami ruchu na swych odcinkach i będą się troszczyli nie tylko o pociągi, ale i wagony, a nawet i o ładunek w tych wagonach. Dyspozytorzy ci będą dawać dyżurnym ruchu dokładne wskazówki o tym, jak ma być wykonana praca na stacji w zakresie ruchu pociągów.

Zdarzyć się może oczywiście, że ten i ów wysunie zarzut, że taka centralizacja ruchu pociągów uczyni z dyspozytorów ruchu coś w rodzaju dyżurnych nadzorczych. Tak będzie w rzeczywistości, ale na to nie ma rady. Gdybyśmy bowiem oddali inicjatywę kierownictwa operatywnego ruchem pociągów w ręce dyżurnych ruchu, to byśmy mieli tyle koncepcyj, ile jest

czynnych dyżurnych ruchu na odcinku i wyniki pracy pozostałyby nadal niezmienione. Natomiast, jeśli operatywne kierownictwo ruchem pociągów poddamy jednej woli, woli dobrze wyszkolonego dyspozytora ruchu, to z pewnością efekt końcowy będzie taki, na jaki właśnie czekamy.

Jest natomiast rzeczą słuszną, aby dyspozytor ruchu, centralizując w ten sposób u siebie całe kierownictwo ruchem pociągów, w najmniejszym nawet stopniu nie dał odczuć dyżurnemu ruchu, że jego woli i rozkazom podporządkowany ma być cały ruch pociągów. Postępując bowiem w sposób twardy, oschły i władczy zrazić on może do siebie tych pracowników, na których można najwięcej liczyć i których współpraca może się najbardziej przyczynić do osiągnięcia pomyślnych wyników w pracy dyspozytorów ruchu. Wola dyspozytora ruchu powinna być raczej realizowana przez poddawanie wykonawcom różnych sposobów rozwiązań aktualnych zagadnień tak, aby mogli oni sami wybrać najlepsze rozwiązanie. W ten sposób właśnie wykonawcy będą mieli

przeświadczenie, że to oni sami znaleźli to najlepsze rozwiązanie.

Jeśli chodzi o pracę dyspozytorów ruchu, to najlepszym sprawdzianem będzie niewątpliwie regularność pociągów, należyta szybkość handlowa pociągów i zredukowany do minimum czas postoju wagonów na stacjach przy jednoczesnym zaspokojeniu potrzeb transportowych klientów. W ten sposób pracując, dyspozytorzy ruchu zmieniają radykalnie istniejący styl pracy służby ruchu, podobnie, jak to uczynili w swoim czasie u siebie dyspozytorzy radzieccy, którzy się cieszą dziś zasłużoną sławą zarówno u siebie w kraju, jak i w zaprzyjaźnionych krajach demokracji ludowej.

W ten sposób pracując, nasi dyspozytorzy ruchu stworzą w kolejnictwie polskim nowe zastępy przodowników pracy, racjonalizatorów i nowatorów, którzy w ramach Planu 6-letniego pomogą państwu ludowemu usprawnić gospodarkę transportową i podnieść ją na wyższy poziom, co jest, jak wiadomo, jednym z podstawowych warunków powodzenia w naszym marszu do socjalizmu.

INŻ. BOLESŁAW JARMUŻYŃSKI

Tarcica drzewna w budowie wagonów towarowych

Sprawa jakości tarcicy drzewnej w budowie i naprawie wagonów towarowych, a zwłaszcza krytych stanowiła i stanowi dominujące zagadnienie, szczególnie w chwili obecnej, gdy lasy Polski zostały w znacznym stopniu zniszczone przez hordy hitlerowskie.

Tarcica drzewna powinna być odpowiedniej jakości, a przede wszystkim sosnowa, zaś zgodnie z warunkami technicznymi dostawy wagonów-towarowych nr M 65, klasy II i III według klasyfikacji Polskiego Komitetu Normalizacyjnego norma PN/B — 96 000 „Sosnowe materiały tarte“, a oprócz tego suszona sposobem naturalnym w ciągu dwóch lat.

Wagony towarowe, do budowy lub naprawy których użyto wyżej wymienionej jakości tarcicy, będą odpowiadać w całej rozciągłości warunkom pracy, do jakich zostały przeznaczone i będą przede wszystkim szczelne. Podobne stanowisko w stosowaniu jakości tarcicy drzewnej w budowie i naprawie wagonów zajmują i inne zarządy kolejowe, a w podręczniku pt. „Wagony“ prof. Winokurowa str. 432 jest to wyraźnie podkreślone.

Obecnie sprawa ta przedstawia się znacznie gorzej, gdyż tarcicy sosnowej odpowiedniej jakości nie ma, a tym bardziej zapasów dwuletnich. I dlatego na wniosek przemysłu drzewnego, przedstawiającego ciężką sytuację lasów państwowych, DGKP zgodziła się na stosowanie tytułem próby tarcicy świerkowej i jodłowej do budowy ścian bocznych w węglarkach i

platformach. W trosce o dobro gospodarki leśnej DGKP zapewne dopuści również stosowanie tarcicy jodłowej i świerkowej do budowy dachów w wagonach krytych, jak również w wagonach platformach.

Zastosowanie tarcicy świerkowej i jodłowej do budowy ścian wagonów - węglarek, należy przypuszczać, nie da należytych rezultatów, gdyż świerk i jodła, zgodnie z właściwościami technologicznymi, są łatwiejsze w łupaniu i mają własności hygroskopijne, co szczególnie niekorzystnie odbijać się będzie na trwałości ścian przy wyładunku węgla za pomocą czernaków na molach morskich, czy też dużych składnicach węglowych.

Podłogi muszą być bezwzględnie sosnowe, gdyż świerk i jodła, prócz własności wyżej wskazanych, posiadają jeszcze większy współczynnik skurczu przy wysychaniu, powodując szczeliny mniejszych lub większych wymiarów, przez który miał węglowy w czasie jazdy wagonów wysypuje się na zewnątrz, co szczególnie ma ujemny wpływ na maźnice, może bowiem spowodować grzanie się czopów osi zestawów kołowych.

Na dalsze żądanie przemysłu drzewnego, zmierzającego do dalszej obniżki jakości tarcicy drzewnej, Dyrekcja Generalna Kolei Państwowych zgodziła się na obniżenie jakości dostarczanej tarcicy, dopuszczając do stosowania niektóre wady z IV i nawet V klasy jakości drewna w klasyfikacji materiałów tartych. Zo-

stały opracowane warunki techniczne dostawy otrzymanej tarcicy warsztatowej - wagonowej dla PKP nr Z 179, w których założono dwie grupy drewna i przyjęto w nich usterki jakościowe klas od II do V włącznie, według klasyfikacji normy PN B — 96 000 Polskiego Komitetu Normalizacyjnego.

Wszystkie wyżej wymienione ustępstwa w kierunku obniżenia jakości tarcicy sosnowej nie wyszły polskiemu kolejnictwu na dobre, gdyż stan jakości wagonów obniżył się przez zwiększenie ilości napraw wypadkowych czyli przedterminowych oraz przez powstanie nieszczelności zwłaszcza w wagonach krytych. Nieszczelności powstają przez wysychanie drewna, przez wypadanie sęków, wykruszanie i łamanie wpustek i żłobków. W chwili obecnej około 20 do 30% ogólnego ilostanu wagonów krytych wymaga uszczelnienia, które polega na tym, że wszystkie deski pudła są odejmowane i ponownie dopasowywane przez opuszczanie ich do dołu i ściskanie, w wyniku czego powstaje pewien luz, na miejsce którego zakłada się nową deskę, odpowiedniej szerokości. Naprawa taka wymaga wiercenia w deskach nowych otworów, przez co osłabia nową deskę a zatem i całe pudło wagonu. Są stosowane również i inne metody uszczelniania, lecz dają one gorsze wyniki i dlatego rzadziej się je stosuje.

Nieszczelności w pudle wagonów powodują niszczenie przewożonych materiałów przez zacementowanie lub wysypywanie się na tory, a zatem reklamacje klientów kolei i w następstwie wysokie stawki odszkodowań płacone przez kolej reklamującym klientom, co w konsekwencji podrywa autorytet i zaufanie do kolei.

W trosce o dobro kolei DGKP wydała szereg zarządzeń o uszczelnianiu i sprawdzaniu wagonów krytych, o jakości włożonej pracy przy tych naprawach, przez lepsze dokładniejsze dopasowywanie oraz naprawianie desek, które posiadają braki IV lub V klasyfikacji tarcicy. Zwrócono uwagę na pośrednie przyczyny powstałych nieszczelności oraz jakości napraw, jako też wydano pouczenia dla pracowników służby warsztatowej o ważności zagadnienia i sposobach zaradzenia złu.

Prócz kosztów związanych z uszczelnianiem i sprawdzaniem wagonów towarowych, PKP ponoszą i inne straty zarówno natury materialnej, jak i moralnej, gdyż z powodu duże ilości wagonów towarowych krytych, wycofywanych z ruchu do uszczelnienia, nie są w stanie pokrywania terminowych zamówień na wagony kryte. Stan ten powoduje często zbędne przebiegi wagonów zdrowych od punktów postoju do punktów zapotrzebowania, a takie przebiegi i niedostateczna ilość wagonów obniżają sprawność i jakość funkcjonowania kolei.

Obniżenie sprawności kolei ma duży wpływ na eksport i import a zwłaszcza morski, gdyż powoduje zbędne postoje okrętów, z powodu nieterminowego nadejścia wagonów ładownych

z ładunkiem dla okrętów, czy też próżnych pod wyładunek z okrętów.

Na punktach granicznych i w pobliżu powstają zatory wagonów nieszczelnych, które nie odpowiadają wymaganiom umowy R. J. V. § 26 punkt 12 i nie są przyjmowane przez koleje zagraniczne.

Stąd wniosek oczywisty, że należy szukać sposobów zaradczych do usunięcia kosztów związanych z uszczelnianiem wagonów towarowych krytych oraz wszelkich innych strat wyżej wymienionych przez stosowanie tarcicy drzewnej odpowiedniej jakości, lub też przez zastąpienie tarcicy drzewnej innymi tworzywami i konstrukcjami, które całkowicie usuną obecne trudności PKP.

Tarcica drzewna sosnowa trzech pierwszych klas jakości jest w najbliższych latach nieosiągalna. Natomiast tarcica świerkowa i jodłowa, nawet wysuszona z powodu własności higroskopijnych wchłania wilgoć, w wyniku czego powstają spaczenia powodujące nieszczelności, a tarcica mokra przy wysychaniu też powoduje nieszczelności.

Tarcica drzewna jako tworzywo konstrukcyjne w budowie wagonów towarowych na kolejach ZSRR została prawie że wycofana. Wagon buduje się w ten sposób, że zewnętrzne ściany są wykonane z blachy, a wewnętrzne z drewna najgorszej klasy jakości. Wagon w ten sposób zaprojektowany i wykonany daje więc zupełną gwarancję szczelności, konstrukcyjnie jest wzmocniony, a w niskich temperaturach dostatecznie ocieplony. Tylko ciężar wagonu i koszty budowy wzrastają, lecz przy pozostałych cechach dodatnich te dwie cechy ujemne nie powinny przesądzać sprawy na korzyść wagonów z pudłami drewnianymi.

Przy takim konstrukcyjnym rozwiązaniu budowy wagonów towarowych krytych sądzić należy, że zagadnienia nieszczelności wagonów towarowych krytych przestaną być troską PKP i w krótkim czasie zwiększone koszty budowy zostaną zamortyzowane.

Z tych krótkich rozważań wynika, że sprawa tarcicy drzewnej do budowy i naprawy wagonów towarowych a zwłaszcza krytych, nabiera w chwili obecnej pierwszorzędного znaczenia i wymaga ze względów ogólnopolskich - państwowej gospodarki materialowej, dewizowej i przewozowej wnikliwego i głębokiego rozważania, zwłaszcza teraz gdy PKP przystępuje do budowy nowych wagonów towarowych krytych, konstrukcja których jest oparta na wzorach dotychczasowych tj. ze ścianami wyłącznie drewnianymi.

Zdaniem moim jest rzeczą konieczną opracowanie nowej konstrukcji, o której wyżej wspomniałem, w oparciu o konstrukcję i doświadczenia kolei ZSRR.

Praca stacji rozrządowej w ruchu towarowym

W całokształcie zagadnień ruchu towarowego pierwszorzędną rolę odgrywa stacja kolejowa. Stacja kolejowa jest podstawową jednostką wykonawczą transportu kolejowego, gdyż tak załadunek jak i wyładunek towarów, formowanie i rozformowywanie pociągów, obróbka techniczna pociągów tranzytowych, zmiana parowozów pociągowych, oględziny i kontrola techniczna pociągów, a także bieżąca naprawa uszkodzonych wagonów, przeprowadzana jest na stacjach. Ponadto o doniosłości i jakości roli, jaką stacja spełnia w całokształcie zagadnień ruchu towarowego, świadczy analiza poszczególnych części obrotu wagonu. Jeśli całkowity przeciętny obrót wagonu oznaczmy jako 100%, to na czas ten składają się: postój wagonu na stacjach węzłowych — 51%, postój na stacjach technicznych — 22%, czas biegu wagonu w pociągu — 16% oraz czas postoju dla załatwienia czynności za i wyładunkowych — 11%. Z analizy tej wynika, że wagon znikomą część czasu swego obrotu znajduje się w ruchu, a najwięcej czasu traci na bezużytecznych postojach na stacjach.

Moment ten powinien stanowić przyczynę dokładnego zbadania i skontrolowania organizacji pracy stacji, a przede wszystkim pracy stacji rozrządowej. Jednostki wykonawcze jak i kontrolujące, a przede wszystkim świat techniczny, muszą należycie docenić wagę tego zagadnienia i zdawać sobie sprawę z tego, że każda zaoszczędzona godzina postoju wagonu na stacji równa się przebiegowi 30 — 40 km tego wagonu na szlaku. Lepsze, sprawniejsze i bardziej racjonalne zorganizowanie pracy stacyjnej wpływać będzie decydująco na skrócenie czasu postoju wagonu na stacji, to zaś na przyspieszenie obrotu wagonu na lepsze użytkowanie i wykorzystanie wszystkich środków technicznych transportu kolejowego — w sumie na szybsze i sprawniejsze wykonanie zadań przewozowych postawionych transportowi kolejowemu przez Plan 6-letni.

Nawet przy możliwie dobrym współczynniku obrotu wagonu — najpoważniejszą rolę pod względem strat czasu stanowić będzie postój wagonów na stacjach, w tym zaś dominującą rolę odgrywają stacje rozrządowe. I właśnie te stacje rozrządowe oraz ich organizacja pracy muszą stać się polem badań i żywego zainteresowania, szczególnie pracowników w służbie ruchu PKP. Tu mają szerokie pole popisu racjonalizatorzy, technicy, inżynierowie, a właściwie stosowane współzawodnictwo pracy będzie dawało długo jeszcze pozytywne rezultaty, bowiem stacje rozrządowe — poza stacjami za i wyładunkowymi — są głównym zbiornikiem, gdzie należy szukać możliwości poprawienia współczynnika obrotu wagonu.

Ze względu na ważność tego zagadnienia, nasświetlę częściowo pracę stacji rozrządowej,

wskażę pewne niewłaściwości w jej organizacji oraz przytoczę kilka przykładów norm czasu zużywanego na poszczególne operacje ruchowe stacji rozrządowych ZSRR.

Stację rozrządową należy traktować jako aparat przelotowy, którego zdolność przepustową musi się powiększać drogą racjonalizacji pracy, drogą usprawnienia i unowocześnienia urządzeń rozrządowych i zabezpieczeniowych, a nie drogą mechanicznego powiększania torów stacyjnych lub nawet całych grup torów.

Wysuwano żądania względnie postulaty budowy dodatkowych torów lub grup torów świadczą często o niedokładnym przeanalizowaniu zagadnienia, a nawet zaprzeczają dobrej organizacji pracy stacyjnej, którą winien charakteryzować możliwie ciągly, nieprzerwany przepływ pociągów zaś dążność zwiększenia grup torów wskazuje na chęć gromadzenia i przetrzymywania wagonów, czego należy za wszelką cenę unikać.

Jednak pomimo to, że stację rozrządową należy traktować jako aparat przelotowy, jako fabrykę pociągów, to przy analizie organizacji pracy tej stacji i jej udoskonalaniu należy zwracać baczną uwagę na powiązanie tej pracy z pracą innych stacji rozrządowych — wyjściowych, pośrednich, końcowych — a także stacji za i wyładunku, z którymi rozpatrywana stacja jest powiązana zakresem swoich czynności.

Ogólnie za mało docenianą sprawą w całokształcie zagadnień i organizacji pracy stacji jest sprawa właściwie działającej informacji o biegu pociągów. Przykłady dobrze pracującej służby informacyjnej mamy w Związku Radzieckim i z tych wzorów musimy korzystać, z metodami tej pracy zapoznawać ogół pracowników, a w szczególności pracowników służby ruchu.

W ZSRR stacje rozrządowe są bieżąco powiadamiane o pociągach zmierzających do nich już od chwili wyjścia pociągu ze stacji początkowej. powiadamiane dalej o przechodzeniu tego pociągu przez stacje i węzły, na których ilość wagonów w składzie pociągu oraz ich ustawienie ulega zmianie. Stacje otrzymują nr pociągu, czas planowego przybycia pociągu, ilość i charakterystykę wagonów z jakich się on składa, przeznaczenie wagonów i porządek ustawienia wagonów w składzie pociągu.

Zainteresowana stacja w osobie kierownika pracy wraz z całym aparatem kancelaryjnym — a na dużych stacjach rozrządowych w osobie specjalnego dyspozytora pracy przetokowej — zapisuje przekazane dane do wykazu planu pracy stacji i na ich podstawie układa plan rozformowywania przychodzących pociągów i formowania nowych. O wyprawianiu pociągu zgłasza dyżurny ruchu wzgl. kancelista tech-

niczny najpóźniej w 10 min. po odejściu tegoż pociągu.

Na liniach o masowych przewozach oraz magistralach przebiegających przez cały szereg stacji i węzłów kierują i dysponują ruchem oraz informują stacje o zakresie oczekujących zadań dyspeczerzy — informatorzy.

Podobny system kierowania i dysponowania ruchem kolejowym jest stosowany na PKP, należałoby jednak wprowadzić i konsekwentnie przestrzegać czasowego powiadamiania stacji, aby te mogły się przygotować do przyjęcia i jak najszybszego wykonania prac.

Dobre i sprawne powiadamianie o zbliżających się pociągach uzależnione jest w dużym stopniu od urządzeń teletechnicznych i aby ono właściwie funkcjonowało, muszą istnieć specjalne linie teletechniczne i dalekopisowe bądź telegraficzne, przeznaczone wyłącznie do obsługi ruchowo - informacyjnej stacji rozrządowych. Przy tym systemie informowania stacji rozrządowych o nadchodzących pociągach, musi być ściśle przestrzegany obowiązek powiadamiania zawczasu tych stacji o wszelkich przypadkowych, nieprzewidzianych zmianach w składzie pociągu, które powodują inne usytuowania wagonów, co może zniekształcić i uczynić nierealnym przygotowany — przez oczekującą stację — plan rozrzędu.

W taki sposób i w przewidzianym czasie otrzymane dane umożliwiają racjonalne organizowanie pracy na stacjach rozrządowych, co obok ekonomii czasu, ludzi i urządzeń podnosi przepustowość tych stacji, co ma szczególne znaczenie dla stacji o dużym ruchu.

Stacja oczekująca przybycia pociągu, na podstawie uprzednio otrzymanych informacji, wyznacza tor, na którym będzie przeprowadzany rozrząd, sporządza plan rozformowywania i formowania pociągu. Z planem pracy zapoznaje drużynę manewrową. Dla przyspieszenia czynności związanych z przygotowaniem składu do rozrzędu, rewident pociągowi winni oczekiwać na zbliżający pociąg, a przegląd wagonów winien odbywać się z obu stron pociągu. Ponadto inne prace, jak: przegląd handlowy, kredowanie oddzielnych odrzędów węg. wagonów, zwalnianie hamulców ręcznych itp.

winny odbywać się w miarę możliwości równolegle.

Na kolejach radzieckich prace te dokonywane są przeważnie przez 4 brygady po trzech ludzi (kancelista, rewident, ślusarz). Badanie wagonów pod względem technicznym odbywa się przy pomocy specjalnych kabin, znajdujących się pod torem, po którym przechodzi skład pociągu do rozrzędu. W suficie kabiny znajduje się okno, przez które specjalny pracownik przy pomocy dodatkowego oświetlenia przegląda dokładnie podwozie wagonu. W razie zauważonego uszkodzenia opryskuje automatycznie wapnem boki wagonu, który następnie zostaje wyłączony ze składu pociągu.

Dla lepszego zobrazowania źródeł, z których jeszcze ciągle możemy czerpać oszczędności czasu i celem dania możliwości porównania poszczególnych czynności stacji rozrządowych, podaję kilka harmonogramów prac związanych z przyjmowaniem, rozrządzaniem i wyprawianiem pociągów wg doświadczeń kolei radzieckich.

Bez głębszego i szczegółowego analizowania poszczególnych czasów czynności, przytoczonych harmonogramów pracy, trzeba ogólnie stwierdzić, że podane czasy poważnie odbiegają od norm naszych kolei. Zależne to jest w pewnym stopniu od układu poszczególnych elementów stacji: np. zbyt daleko umieszczone biura od grupy torów rozrządowych, w konsekwencji czego drużyny konduktorskie pociągu tracą często po kilkanaście minut na pokonywanie tej odległości.

Drugim momentem, który poważnie może wpłynąć na zredukowanie czasu trwania pracy rozrządowej, to właściwe zaopatrzenie i uzbrojenie stacji w specjalne urządzenia, tak np. doprowadzenie do grupy torów odjazdowych przewodów ze sprężonym powietrzem, co pozwala na dokonywanie próby hamulców w pociągach odjeżdżających równocześnie z opisem i ze sprawdzeniem pociągu przed dostawieniem parowozowi pociągowego.

W dalszym ciągu przytoczę niektóre normy radzieckich kolei, odnoszące się do obróbki pociągów.

Harmonogram nr 1 (przyjęcie i rozrząd pociągu dalekobieżnego)

Wyszczególnienie czynności	Czas trwania	Wzajemny układ czynności						
		0	5	10	15	20	25	30
		minut						
Dojście do pociągu spisującego rewidenta wagonów i ślusarzy	5							
Przegląd techn. i handl.	15							
Kredowanie	10							
Przygotowanie składu do rozrzędu	15							
Podanie i rozrząd składu	15							
Czas od przybycia do podania poc. na rozrząd	15							
Ogólny czas do zakończenia rozrzędu	30							

Harmonogram nr 2 (przyjęcie i rozrząd pociągu zbiorowego)

Wyszczególnienie czynności	Czas trwania	Wzajemny układ czynności								
		0	5	10	15	20	25	30	35	40
		minut								
Dojście do pociągu spisującego rewidenta wago- nu i ślusarzy	5	_____								
Przegląd techniczny i rozkręcanie sprzęgieł . .	15	_____								
Spis wagonów i odbiór handlowy	10	_____								
Powrót spisującego do biura wagon.	3	_____								
Sporządzanie wykazu dla rozrządu wagonów .	7	_____								
Przyjęcie kredowacza do pociągu	3	_____								
Kredowanie wagonu	9	_____								
Podanie i rozrząd składu	15	_____								
Czas od przybycia do podania na rozrząd . . .	25	_____								
Ogólny czas do zakończenia rozrządu	40	_____								

Harmonogram nr 3 (czynności przy obróbce pociągu tranzytowego, czyli niepodlegającego na danej stacji rozrządowej przeróbce)

Wyszczególnienie czynności	Czas trwania	Wzajemny układ czynności					
		0	5	10	15	20	25
		minut					
Podejście brygad rewidenckich	0	_____					
Przegląd techniczny	20	_____					
Przyjęcie przez konduktorów	15	_____					
Sprawdzenie przez kancelarię	10	_____					
Przyjęcie dokumentów	5	_____					
Próba hamulców	10	_____					
Przyjęcie poc. przez kierownika i odjazd . . .	5	_____					
Ogólny czas postoju	25	_____					

Harmonogram nr 4 (czynności przy wyprawianiu pociągu po sformowaniu go na torach rozrządowych)

Wyszczególnienie czynności	Czas trwania	Wzajemny układ czynności						
		0	5	10	15	20	25	30
		minut						
Przyjście do poc. rewidenta wagon., ślusarzy i drużyn konduktorskich	5	_____						
Przegląd techniczny i skręcenie sprzęgieł . . .	15	_____						
Powrót spisującego do biura wagon. i zestawienie dokumentów	15	_____						
Przyjęcie pociągu przez drużynę kond.	15	_____						
Przyjście kierownika pociągu do biura wagon. i odbiór dokumentów	10				_____			
Próba hamulców	10				_____			
Przyjście kierownika i odjazd pociągu	5						_____	
Ogólny czas na wyprawienie pociągu	30	_____						

1) Czas obróbki pociągu rozrządzanego na podstawie zawczasu sporządzonego wykazu rozrządu — obejmuje:

- a) 15 — 25 minut na grupie przejazdowej,
- b) 20 — 45 minut rozrząd pociągu.

W przypadku niepodania stacji charakterystyki nadchodzącego pociągu, czasy te ulegają poważnemu wydłużeniu.

2) Czas obróbki pociągu na torach odjazdowych winien zamykać się w granicach 30 — 35 minut, zaś dla pociągu tranzytowego bez żadnej przeróbki czas ten winien wynosić 25 minut — (zgodnie z przytoczonym harmonogramem nr 3).

W wypadku odczepiania lub doczepiania wagonów do pociągu tranzytowego, wykonywana praca manewrowa wydłuża czas tej operacji do 40, a nawet 50 minut.

3) Formowanie pociągu jednogrupowego, z wagonów rozrządzonych na jednym z torów kierunkowych przy zastosowaniu wyciągu, zamyka się w granicach 35 — 50 minut.

4) Formowanie pociągu dwu-grupowego (pозostałe warunki jak w pkt. 3) — wynosi 50 — 60 minut.

5) Formowanie pociągu zbiorowego trwa około 70 minut.

Z przytoczonych cyfr jasno wynika, że musimy stale udoskonalać nasze metody pracy stacji rozrządowych, aby móc osiągać wyniki kolejarzy radzieckich. Kolejarze radzieccy już w r. 1936 na jednej ze swoich nowoczesnych stacji — Jasinowataja na linii im. Stalina — przerabiali na jednym urządzeniu górkowym 5000 wagonów na dobę. Wynik ten wskazuje na fakt doskonałej organizacji pracy oraz dobre wyposażenie stacji w nowoczesne urządzenia techniczne. Wprawdzie teoretyczne obliczenia mówią, że w ciągu 24 godzin pracy można przerobić 8200 wagonów, ale praktycznie jest to nieosiągalne, ze względu na konieczność zachowania odstępów czasu i drogi pomiędzy różnie biegnącymi wagonami względnie całymi odpręgami.

Reasumując całość, trzeba stwierdzić bezsprzeczny fakt, że przez lepszą, sprawniejszą

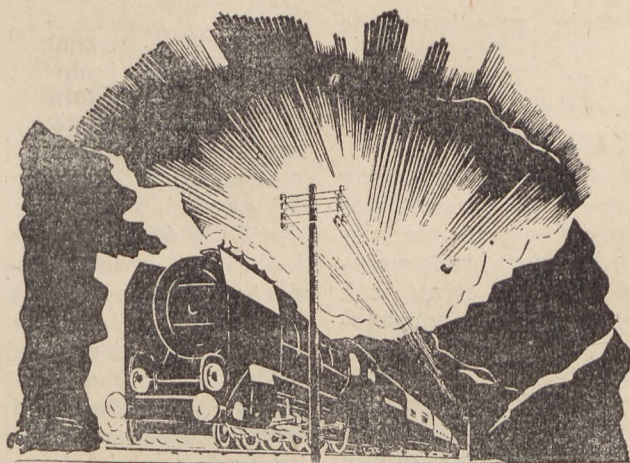
i bardziej przemyślaną organizację pracy naszych stacji rozrządowych — nawet przy obecnych ich układach i wielkości torów — można będzie znacznie więcej przerabiać wagonów, skrócić czas bezużytecznych przestojów wagonów, poprawić współczynnik obrotu wagonów — jednym słowem będzie można więcej, szybciej i taniej przewozić. Jednak zagadnienie to musi stać się bojowym zadaniem wszystkich komórek organizacyjnych PKP, wszystkich pracowników PKP.

Walcząc z bezużytecznymi przestojami wagonów na stacjach, poprawiając metody pracy, poprawiając i przyspieszając obrot wagonów, walczymy o przedterminowe wykonanie zadań Planu 6-letniego, przyczyniamy się do ugruntowania i rozwoju socjalizmu w Polsce, podnosimy dobrobyt klasy robotniczej.

„W odróżnieniu bowiem od kapitalizmu — socjalizm jest nie do pomyślenia bez stałej, codziennej troski państwa o dobrobyt narodu. Na tym polega zasada praw rozwojowych naszego socjalistycznego ustroju“ (wyjątek z odezwy Komitetu Centralnego WKP(б) do wyborów).

Poprawę obecnych wyników osiągniemy przez wprowadzenie i stosowanie wypróbowanych metod kolejarzy radzieckich, przez żywe zainteresowanie tym zagadnieniem naszych wynalazców i racjonalizatorów, którzy winni mieć na tym polu decydujący głos wspólnie z inżynierami i technikami. Zaś inżynierowie i technicy są zobowiązani do współpracy z ruchem racjonalizatorskim, są zobowiązani do współpracy w rodzeniu się i udoskonalaniu nowych pomysłów racjonalizatorskich, są zobowiązani do wykorzystywania i rozszerzania doświadczeń i inicjatywy klasy robotniczej dla dobra kolejnictwa i państwa oraz do wprowadzania doświadczeń i metod pracy przodującego Związku Radzieckiego — zgodnie ze słowami tow. Stalina:

„Partia i Państwo wymaga od swych pracowników nie tylko by uczyli masy, ale także, by uczyli się od mas i umieli wszechstronnie wykorzystać dla dobra sprawy twórczą inicjatywę mas, ich patriotyczną aktywność, ich życiowe doświadczenie“.



Osiągnięcia obsługi spedycyjnej PKP

Zapewne nie wielu kolejarzy wie o tym, że dzień 11 września 1950 r. jest w pewnym sensie datą „historyczną” dla kolejnictwa w ogóle, dla PKP w szczególności. W tym bowiem dniu Służba Handlowa PKP, wykonując uchwałę Prezydium Rządu z dnia 26.VII br., rozpoczęła po raz pierwszy w 125-letniej historii kolejnictwa wykonywanie czynności w zakresie obsługi spedycyjnej przewozów masowych, a mianowicie przewozów ziemniaka jadalnego ze wsi do miast.

W ramach tej obsługi pracownicy kolejowi przyjmowali na stacjach ziemniaki od rolników, bądź od gminnych spółdzielni „Samopomoc Chłopska”, standaryzowali je, ważyli, w razie potrzeby magazynowali, zamawiali wagony, ładowali, troszczyli się o należyte zabezpieczenie ładunku od niepogody i działania promieni słonecznych, sporządzali dokumenty przewozowe, obliczali wysokość zaliczenia do pobrania od odbiorcy na stacji przeznaczenia, zawiadamiali odbiorcę o wysłaniu przesyłki itd.

Na 4-ch stacjach reekspedycyjnych, kolej przedadresowywała przesyłki do bezpośrednich odbiorców, uwzględniając ich potrzeby lub zdolność wyładunkową w dniu preadresowywania, zawiadamiała nadawcę, dokąd i dla kogo przesyłkę skierowano. Na stacjach przeznaczenia przesyłek przeekspediowanych kolej sprawdzała prawidłowość obliczenia sumy zaliczenia, pobierała ją od odbiorcy przed wydaniem przesyłki i przekazywała do banku na rachunek nadawcy. W przypadkach zdyskwalifikowania ziemniaków przez giełdę zbożowotowarową, jako nieodpowiadających obowiązującym standartowi, kolej troszczyła się o ulokowanie ziemniaków w zakładach przemysłu ziemniaczanego, gorzelnianego lub mięsnego.

Jak więc widzimy, kolej przyjęła na siebie czynności, których na żadnych kolejach dotychczas nie wykonywano, przy czym niektóre z tych czynności, jak np. standaryzacja, wykraczają poza ramy dotychczasowych obowiązków spedytora.

Podsumujmy więc na razie prowizoryczne wyniki tej, zupełnie nowej akcji Służby Handlowej w celu ustalenia, czy i jakie korzyści ta akcja przyniosła gospodarce narodowej w ogóle, a kolejowej w szczególności.

Jak wiadomo, w latach ubiegłych przewozy ziemniaków jadalnych trwały do końca listopada, a niekiedy nawet do końca pierwszej dekady grudnia, gdy deszcze i mróz przyczyniały wiele, często niepowetowanych strat, tak cennego i powszechnego artykułu żywnościowego.

W roku bieżącym zaopatrzenie w ziemniaki Śląska, tego największego w kraju obszaru konsumpcyjnego, zakończono już 21 października, a więc na 4 dni przed wyznaczonym

przez władze terminem. Przewozy ziemniaków z województw nadwyzkowych do pozostałych województw deficytowych zakończone zostały już w ostatnich dniach października, a więc o przeszło miesiąc wcześniej, niż w latach ubiegłych.

I to właśnie stanowi największe osiągnięcie tegorocznej kampanii ziemniaczanej.

Nie twierdzę bynajmniej, że stało się tak jedynie dzięki przejściu przez kolej obsługi spedycyjnej tych przewozów.

Niewątpliwie, decydującą rolę odegrały tu przede wszystkim inne czynniki, jak np. dobry urodzaj ziemniaka, a więc i zwiększona podaż, coraz większa sprawność organizacyjna gminnych spółdzielni, dokonywujących skupu, zwiększające się stale uświadomienie społeczne rolnika, kontraktacja skupu—czynnik moim zdaniem najbardziej cenny z każdego punktu widzenia.

Nie ulega jednak również najmniejszej wątpliwości, że i obsługa spedycyjna służby handlowej przewozów ziemniaka w bardzo dużym stopniu przyczyniła się do osiągnięcia tak poważnego sukcesu.

Trzeba bowiem stwierdzić, że plan naładunku opracowany został dla każdej poszczegółnej stacji i z podziałem na dwutygodniowe okresy na czas całej kampanii. Poza tym, zgodnie z umową zawartą pomiędzy Służbą Handlową, a Centralą Rolniczą „Samopomoc Chłopska”, gminne spółdzielnie składały stacom na 5 dni z góry plany naładunku w poszczególnych dniach.

Takie precyzyjne planowanie, nie bez pewnych mankamentów ze strony gminnych spółdzielni realizowane, w znacznym stopniu ułatwiało dyspozycję taborem.

Następnie, dzięki posiadaniu przez stacje planu przeznaczenia ziemniaków, można było wagony załadowane w jednym dniu adresować w jednym kierunku, co bardzo znacznie upraszczało pracę przetokową na stacjach rozrządowych i pozwalało na zestawianie całych pociągów.

Wszystko to znakomicie przyspieszyło przewóz, a więc i obrót wagonów, powiększając w ten sposób zdolność przewozową kolei.

Z drugiej strony, poważny wpływ na tak szybkie zakończenie kampanii ziemniaczanej miała obywatelska postawa znacznej większości zawiadowców stacji i kierowników ekspedycji, którzy, przyzwyczajeni do dokładnej i planowej pracy, słusznie uważali, że plany są opracowywane po to, aby były należycie wykonywane. Jeśli więc zdarzyło się, że spółdzielnia dostaw ziemniaków planowo nie wykonywała — niezwłocznie interweniowali u właściwych czynników nadrzędnych i społecznych i politycznych, co przeważnie odnosiły pożądanego skutku, przyspieszając wykonanie planu za-

opatrzenia w ziemniaki świata pracy, a oto przecież przede wszystkim chodziło.

Należy również stwierdzić, na podstawie opinii naszych czynników miarodajnych, że dzięki przyjęciu przez Służbę Handlową czynności związanych z reekspedycją przesyłek ziemniaków w Tarnowskich Górach, Gliwicach i Dąbrowie Górniczej oraz wykonywaniu tych czynności zgodnie z opracowanym zawczasu planem rozdziału masy towarowej — służba ruchu uniknęła wielu trudności technicznych w obrebie tak czulego z punktu widzenia komunikacji obszaru, jakim jest Górny Śląsk w ogóle, a węzeł katowicki w szczególności, trudności, jakie miała do pokonania w kampaniach ziemniaczanych lat ubiegłych.

Jak więc widzimy, hasło — „Akcja ziemniaczana udała się na całej linii” — zamieszczone w odezwie DGKP, poprzedzającej prze-

pisy Instrukcji II T Nr 9/1950, dotyczące postępowania przy obsłudze tej akcji, zostało przez naszych kolejarzy chlubnie zrealizowane.

Zawdzięczać to należy właściwej postawie i często ofiarnej pracy wszystkich pracowników, niekiedy nawet tylko pośrednio związanych z akcją, jak również ścisłej współpracy Służb Handlowej i Ruchu na wszystkich ich szczeblach organizacyjnych, a często i pomocy pracowników innych służb PKP.

Doświadczenia nabyte przy przeprowadzaniu tego ciekawego eksperymentu w kolejnictwie, będą niewątpliwie w pełni wykorzystane przy przeprowadzaniu podobnych akcji w przyszłości i pozwolą na uniknięcie tych błędów i niedokładności, których, rzecz zrozumiała, uniknąć się nie udało.

ZDZISŁAW Sipiński

Organizacja pociągów budowlanych na PKP

Planowanie robót inwestycyjnych oraz kapitalnych remontów na PKP opiera się na trzech zasadniczych elementach:

- 1) wysokość potrzebnego kredytu
- 2) ilość potrzebnych materiałów
- 3) ilość potrzebnych produktów.

O ile rozwiązywanie zagadnień pierwszych dwóch elementów planowania — tj. wysokość potrzebnego kredytu, jak również ilość potrzebnych materiałów ustala się coraz dokładniej w oparciu o przygotowaną zawczasu dokumentację techniczną, remanentu własnych materiałów i siły wytwórczej przemysłu, to rozwiązywanie trzeciego elementu podstawowego planowania, a mianowicie dostarczenia potrzebnych rąk do pracy pozostaje jeszcze zagadnieniem, które wymaga rozwiązania.

Zagadnienie rąk do pracy staje się często problemem niezmiernie trudnym na szczeblu Oddziału Drogowego, o ile chodzi o wywiązywanie się z nałożonych zadań.

Roboty inwestycyjne czy kapitalne remonty na nawierzchni, w budynkach lub mostach wymagają często skupienia takiej ilości robotników, których miejscowy rynek pracy nie jest w możności dostarczyć bądź to na skutek słabego zaludnienia, bądź też wchłonięcia przez miejscowy przemysł wolnej siły roboczej.

Taki stan rzeczy uniemożliwia, oczywiście wykonanie robót, powodując wydłużanie się terminów wykonania i zwiększając często koszt wykonania przez rozkładanie robót na pojedyncze elementy. Można było tego uniknąć przez koncentrację sił roboczych na danym obiekcie, co umożliwiłoby racjonalniejsze i oszczędniejsze wykonanie robót oraz przyspieszenie terminów wykonania robót.

Oddziały drogowe, pozostawione jak dotychczas same sobie, o ile chodzi o zagadnienie sił roboczych zmuszone są do stosowania różnych środków zaradczych. Przyjmują one np. robotników już w sezonie zimowym lub wczesną wiosną. Powoduje to oczywiście sztuczne zwiększenie wydatków, szczególnie na utrzymanie nawierzchni, co z kolei pociąga za sobą poszukiwanie źródeł pokrycia przekroczeń budżetowych i w dalszym następstwie doprowadza do masowego zwalniania robotników w końcu sezonu po wyczerpaniu przyznanych kredytów.

Takie rozwiązanie zagadnienia jest niewątpliwie wysoce niespoleczne i odstrasza robotników od pracy na PKP.

Drugim takim środkiem zaradczym, stosowanym często przez Oddziały, jest delegowanie robotników z odcinków nie obciążonych robotami do odcinków, na których skupiły się większe roboty, czy to inwestycyjne, czy kapitalnego remontu.

Takie miejscowe delegacje odrywają zasadniczo robotników, przeważnie stałych, od planowych robót utrzymania nawierzchni, co odbija się z kolei ujemnie na stanie torów, budynków czy urządzeń.

Same zaś przejazdy robotników, delegowanych nieraz z odległych miejsc, obniżają wydajność pracy i powodują często nie dające się uniknąć (przy danych rozkładach jazdy) straty w godzinach pracy.

Jak z powyższego rozważania wynika, zagadnienie dostarczenia odpowiedniej ilości ludzi dla wykonania przewidzianych przez Plan 6-letni robót, wymaga zdecydowanego rozwiązania.

Rozwiązanie to dać może pomyślne rezultaty wtedy, jeśli spełni następujące warunki:

- 1) musi umożliwić dostarczenie zorganizowanej grupy robotników wprost na miejsce pracy,
- 2) zapewnić zakwaterowanie i wyżywienie,
- 3) umożliwić łatwość przerzucania zorganizowanej grupy z roboty, gdzie nastąpiło chwilowe zahamowanie dopływu materiałów na robotę, i gdzie materiały już zostały przygotowane,
- 4) umożliwić skupienie decyzji dysponowania tą grupą w rękach naczelnika Służby Drogowej, czuwającego nad całością zadań okręgu,
- 5) umożliwić zaopatrzenie grupy w najnowszy sprzęt zmechanizowany i właściwe narzędzia.

Wszystkie te warunki spełnia całkowicie pociąg budowlany służby drogowej.

Pociąg budowlany jest to zespół wagonów, w których umieszczona jest zorganizowana grupa robotników, pod wytrawnym kierownictwem, przygotowanym do najtrudniejszych zadań, a dobranym z personelu całego okręgu Dyrekcji.

Typowy pociąg budowlany składa się z następujących wagonów: 12 wagonów mieszkalnych dla robotników, w których mieści się 96 robotników po 8-miu w każdym wagonie.

Wagony te najlepiej urządzić jest z przerobionych wagonów osobowych starego typu (3 osiowych), względnie z wagonów towarowych krytych 4 osiowych, specjalnie ocieplonych.

Wypożyczenie wagonu winno składać się z 4-piętrowych łóżek z siennikami, z 16 koców, poduszek, bielizny pościelowej, stołu, ławek, względnie taboretów, 4 wąskich szafek, pieca żelaznego, misek, wiader i konewek na wodę.

Przy wyposażeniu tych wagonów zwrócić należy uwagę na zapewnienie maksimum wygody i higieny mieszkańcom, przy pełnym wykorzystaniu pojemności wagonu.

W skład tego pociągu wchodzi dalej **wagon kancelaria**, również z przerobionego wagonu osobowego, w którym mieścić się winien przedział kancelaryjny, przedział mieszkalny, i przy drugim wagonie również świetlica dla załogi pociągu.

Następnym wagonem jest wagon - kuchnia, specjalnie wybita blachą, dalej 2 wagony narzędziowe oraz wagon magazyn zaopatrzony w lodówkę do przechowywania mięsa.

Cały zatem skład pociągu przy grupie 100 ludzi składa się z 17 wagonów. Skład tego pociągu zwiększa się, zależnie od potrzeby, o wagony specjalne, jak: wagon dźwig, wagon agregat do podbijania podkładów, wagon elektrownia, wagon warsztat rzemieślniczy i inne.

Załoga pociągu budowlanego składa się:

- 1) z komendanta pociągu, którym winien być zawiadowca odcinka drogowego,
- 2) 3 torowych,
- 3) 2 asystentów, z których jeden obejmuje sprawy aprowizacji,
- 4) kucharza,
- 5) magazyniera,
- 6) 100 robotników,
- 7) ewentualnej grupy rzemieślników.

Pociągi budowlane wchodzą zasadniczo w ramy Warsztatów Drogowych danego okręgu, które zaopatrują pociąg w sprzęt zmechanizowany, narzędzia i wagony specjalne.

Na czele pociągu stoi komendant pociągu, który odpowiada:

- a) za pociąg, sprzęt, narzędzia, materiały oraz ma nadzór nad kuchnią i magazynem
- b) za bezpieczeństwo robotników podczas pracy, zgodnie z obowiązującymi przepisami dla zawiadowców odcinków drogowych,
- c) za opracowanie regulaminu porządkowego, który winien być wywieszony w każdym wagonie,
- d) za stan sanitarny pociągu,
- e) za bezpieczeństwo przeciwpożarowe w obrębie pociągu,
- f) za właściwe żywienie pracowników.

Wszystkie wagony powinny być zaopatrzone w instalację świetlną elektryczną i zapasową naftową. Natomiast wagony towarowe zaopatrzone muszą być w wygodne przenośne stopnie. Wagony powinny być zaopatrzone w napisy z których wynikałby charakter pociągu, dyrekcja i numer.

Należałoby teraz rozważyć ilość potrzebnych pociągów budowlanych dla danego okręgu dyrekcyjnego:

Ilość ta zależy od następujących czynników:

- 1) od ilości i wielkości robót zarówno inwestycyjnych, jak i kapitalnych remontów, przewidzianych w planie na rok,
- 2) ustalenia na podstawie ubiegłorocznych doświadczeń, gdzie konieczna będzie pomoc pociągu i w jakim okresie czasu,
- 3) od terminów wykonania zadań, z czego ustalić można kolejność pracy pociągów na poszczególnych robotach zarówno pod względem czasu, jak i miejsca,
- 4) od braku fachowo wyrobionego personelu, który winien uzupełnić skład osobowy pociągu,
- 5) od konieczności zastosowania zmechanizowanego sprzętu.

Zatem ilość potrzebnych pociągów budowlanych da się ustalić, przy czym naczelnik Służby Drogowej ustala na podstawie danych z Oddziałów Drogowych plan pracy pociągów na cały rok.

Zasadniczym warunkiem należytego zaopatrzenia pociągów budowlanych jest włączenie organizacyjne w ramy warsztatów drogowych.

Warsztaty te bowiem zaopatrywać je mogą w należyty sprzęt, czuwać nad utrzymaniem go w stanie zdatnym do użycia, naprawiać mniejsze uszkodzenia w taborze oraz dołączyć, względnie dosyłać wagony, specjalne jak dźwigi, wagony spawaczy i wagony warsztaty.

Specjalną uwagę wypada zwrócić na sprawy finansowo - materiałowe.

Zasadniczo czynności podobne są do obowiązujących przepisów w Odcinkach Drogowych.

Czynności torowego w pociągu budowlanym są te same i zgodnie z instrukcją F 16 sporządza on raport, ale w trzech odcinkach, celem przekazania odblaski raportu do miejscowego odcinka.

Na podstawie raportów torowych sporządza komendant pociągu raport dzienny na druku PKP seria F 426, wysyłając go do Oddziału, na którego terenie pracuje.

Komendant prowadzi dalej książkę materiałową Z. 1 i miesięczny dziennik robót na druku PKP seria F 427.

O ile chodzi o rozchód materiału, to miejscowy DZ przeprowadza go przez Z. 1 na podstawie raportów torowych pociągu i wprowadza do Z. 18 odzyski.

Plan pracy premiowej opracowuje, specjalny dla pociągu, miejscowy odcinek wspólnie z komendantem.

Wszelkie wydatki na robocizną i osobowe fakturuje się na konto danych robót.

Zagadnieniem kluczowym jest werbowanie robotników do tych pociągów, których największą atrakcją, oprócz mieszkania, jest należyte postawiona sprawa aprowizacji.

Ponieważ sprawa aprowizacji jest ważnym czynnikiem, o ile chodzi o samopoczucie załogi, ma niewatliwie bezpośredni wpływ na wydajność pracy. Nad tym zagadnieniem winien specjalnie czuwać komendant pociągu, przy czym konieczna jest w tym przypadku pomoc administracji, związku i partii.

Początkowo projektowano potrącanie z zarobków kwot na całodienne utrzymanie, jednakże praktyka wykazała, że właściwym rozwiązaniem jest podporządkowanie sprawy uchwale ogółu załogi. Ostatnio практикуje się dekadowe opłaty, składane przez członków załogi na obiady w cenie 50 zł oraz kawę. Re-

szte wyżywienia załatwia sam pracownik, przy czym korzysta on jedynie z możliwości wspólnego zakupu chleba, tłuszczów, wędlin itp.

W DOKP Poznań uzyskano już pewne doświadczenia, o ile chodzi o pociągi budowlane. Organizowany pociąg pracuje już przy robotach inwestycyjnych i kapitalnej naprawie toru w tymże okręgu.

Dotychczas, w krótkim zaledwie 1½ miesięcznym okresie pracy pociągu, wystąpiły następujące niedociągnięcia:

- a) obsada złożona z 42 robotników okazała się za małą do skutecznego wykonania robót i dopiero grupa w sile 100 ludzi może dać pożądane efekty,
- b) wagony przyznane są tylko na okres do końca października, prace w pociągu zakończą się więc w tym terminie, natomiast naświetlenie robót na tym terminie jest w dalszym ciągu bardzo duże.

Przyszłe pociągi należałoby więc sformować z wagonów już wycofanych, lecz możliwie o zdrowym podwoziu. Pudeł wagonowe można by w tym celu odpowiednio odbudować i przystosować do potrzeb.

- c) Przejazd pociągu budowlanego z jednej pracy na inną winien odbywać się własnym parowozem. Doczepianie bowiem wagonów tego pociągu do pociągów zbiorowych, powoduje raptowne wstrząsy przy gwałtownym hamowaniu i wywracanie się sprzętów — szaf itd.

Wyniki dotychczasowej pracy pociągu kształtują się korzystnie. Wydajność pracy np. wynosiła przy przebudowie stacji Kiekrz w Dyrekcji Okręgowej Szamotuły dla działki I 142%, a dla działki II-giej 149%.

Natomiast przy kapitalnej naprawie toru w DO Gorzów wynosi przeszło 150 % w obu działkach.

Pociągi budowlane służby drogowej mogą być wspólnym terenem szkolenia kadr fachowców. Na przykład kandydaci na torowych umieszczeni w okresie szkolenia w pociągu będą mieli okazję zapoznać się z trudniejszymi i skomplikowanymi robotami. Byłoby zatem wskazanym kandydatów na torowych z reguły umieszczać na praktyce w tych pociągach.

Właściwie zaplanowana ilość pociągów budowlanych na przyszły rok i dalsze lata, których sformowanie byłoby wskazane dokonać już zimą, może przyczynić się do całkowitego wykonania rocznego planu zadań, wyeliminowania zastoju w robotach i rozwiązania trudnych zagadnień, pozyskania rąk do pracy, a co najważniejsze, że przyspieszy z całą pewnością wykonanie Planu 6-letniego.

SZÓSTA ROCZNICA WYZWOLENIA POLSKI PRZEZ ARMIEJ RADZIECKĄ

Dzień 17 stycznia 1945 roku stanowi ważną datę w historii narodu polskiego. W dniu tym bowiem rozpoczęła się od dawna przez naród polski oczekiwana ofenzywa Armii Radzieckiej, która po przełamaniu frontu niemieckiego nad Wisłą i zadaniu wojskom Hitlera druzgocącej klęski, wyzwoliła spod okupacji hitlerowskiej Warszawę oraz pozostałe obszary polskie leżące na zachód od linii Wisły.

W wyniku tego historycznego zwycięstwa, odniesionego przez Armię Radziecką, Polska odzyskała wolność i prawo do nienodległego bytu oraz do prastarych ziem polskich, leżących nad Odrą i Nyssą. Do zwycięstwa nad hitlerowskimi Niemcami oraz do oswobodzenia naszego kraju w niemałym stopniu przyczyniła się walcząca u boku Armii Radzieckiej Pierwsza Armia Polska, którą rząd radziecki wyposażył bogato w sprzęt bojowy, w broń pancerną i lotnictwo.

Warto dziś przypomnieć, że Związek Radziecki, który przed 6 laty uwolnił naród polski spod jarzma hitlerowskiego, był nie tylko wiernym sojusznikiem Polski w walce przeciwko wspólnemu wrogowi, ale i prawdziwym przyjacielem, którego życzliwa pomoc oraz wielkie doświadczenie z okresu budownictwa socjalizmu umożliwiły nam nie tylko odzyskanie, ale i znaczne przekroczenie przedwojennego potencjału gospodarczego.

Dzięki pomocy ZSRR, udzielonej bezpośrednio po wyzwoleniu Polski w postaci surowców, środków transportowych, maszyn i żywności umożliwione zostało podjęcie pracy nad odbudową życia gospodarczego kraju oraz nad stworzeniem mocnych podstaw dla jego samodzielnego bytu. Jeśli dziś po przeprowadzeniu reform demokratycznych i wyeliminowaniu elementów kapitalistycznych z podstawowych gałęzi gospodarki narodowej oraz po ugruntowaniu władzy ludowej, opartej o masy pracujące miast i wsi, swymi osiągnięciami gospodarczymi i politycznymi wywołujemy w uginającym się pod ciężarem kryzysu świecie kapitalistycznym podziw i uznanie, jeśli nie bacząc na pogroźki wojenne ze strony obozu imperialistycznego możemy z całym spokojem budować u siebie podstawy socjalizmu, to zawdzięczać możemy właśnie pomocy i przyjaźni Związku Radzieckiego.

13 GRUDNIA PKP WYKONAŁY PLAN ROCZNY

Polskie Koleje Państwowe zakończyły plan przewozów pierwszego roku Planu 6-letniego już w dniu 13 grudnia 1950 roku. Masa towarowa, zaplanowana na r. 1950, była o 10% wyższa od ustalonej na r. 1949 i została przewieziona o 14 dni wcześniej.

Min. Rabanowski wysłał meldunek o wykonaniu planu do Ob. Prezydenta Bieruta, zapewniając jednocześnie, że kolejarze polscy, świadomi zadań i obowiązków, jakie nałożyła na nich Polska Ludowa, będą zawsze walczyć o poprawę ekonomicznych i technicznych wyników swej pracy i o dźwignięcie kolejnictwa polskiego na najwyższy poziom sprawności.

DODATKOWE ZOBOWIĄZANIA PRODUKCYJNE WYKONANE

Dodatkowe zobowiązania produkcyjne podjęte przez kolejarzy całego kraju dla uczczenia II Światowego Kongresu Obrońców Pokoju przyniosły globalną oszczędność w sumie 5,248 tys. zł w zakresie oszczędności surowca i pracogodzin.

Z sumy tej ponad 4 miliony zł wygospodarowali pracownicy poszczególnych służb DOKP, a ponad milion — załogi warsztatów mechanicznych. Największe oszczędności uzyskali pracownicy DOKP Katowice.

WOJEWÓDZKA WYSTAWA POMYSŁÓW RACJONALIZATORSKICH W POZNANIU

W Poznaniu w hali przemysłu ciężkiego MTP została otwarta w grudniu 1950 r. wojewódzka wystawa pomysłów racjonalizatorskich. Zgromadzono na niej ponad 600 pomysłów racjonalizatorskich oraz 1500 plansz z wykresami z 17 branż, jak również portrety najwybitniejszych racjonalizatorów okręgu poznańskiego.

213 klubów racjonalizacji i techniki na terenie woj. poznańskiego zrzesza około 500 racjonalizatorów. Zatwierdzone w r. 1950 pomysły przyniosły Państwu blisko 28,5 miln. zł oszczędności rocznie.

Na wystawie — najbogatsze ilościowo okazało się stoisko PKP, gdzie zgromadzono około

100 eksponatów, m. in.: piec do grzania nitów pomysłu Ob. Mądrego ze stacji Leszno, przyrząd do prostowania belek ścian w wagonach za pomocą sprężonego powietrza — opracowany przez Ob. Ob. Daszyńskiego i Skrzypczaka z wagonowni w Poznaniu, prasa hydrauliczna do łączenia parowozów z tendrem — pomysłu Ob. Jarzębowskiego z warsztatów w Poznaniu, kozły, ułatwiające naprawę wózków tendrowych i wagonowych — pomysłu Ob. Malaka, również z warsztatów poznańskich — i wiele innych cennych innowacji.

Wystawa poznańska ma wielkie znaczenie dla rozpowszechnienia usprawnień racjonalizatorskich i spopularyzowania ich na terenie innych branż. Np. jeden z pomysłów — sygnalizacja świetlna w transporcie wewnętrznym, opracowana i wypróbowana w Zakładach im. J. Stalina, znajdzie prawdopodobnie zastosowanie w warsztatach kolejowych.

SZKOLENIE NOWYCH KADR DLA PKP

Walka o nowe, wzorowo wyszkolone pod względem fachowym i ideologicznym kadry dla kolejnictwa polskiego — to jeden z warunków wykonania Planu 6-letniego na odcinku transportu. Intensywna akcja szkolenia nowych kadr, polegająca na organizowaniu różnego typu kursów fachowych dla potrzeb poszczególnych służb wydała już w r.b. owocne rezultaty.

W ciągu pierwszych trzech kwartałów r.b. zakończono już 385 kursów w poszczególnych DOKP oraz 10 kursów centralnych przy DGKP. Dla służby ruchu zorganizowano na terenie całej Polski 108 kursów (na dyżurnych ruchu, kierownikach pociągów, zwrotniczych, hamulcowych, nastawniczych itp.) dla służby handlowej — 28 kursów (dla kasjerów, taksatorów, magazynierów handlowych, rewizorów pociągów), dla służby mechanicznej — 51 kursów (na maszynistów parowozowych, kierowników robót warsztatowych, rewidentów wagonów, dyspozytorów parow., laborantów „Sodafos”, kołarzy, spawaczy, spec. obróbki mechanicznej metali itp.); dla służby drogowej — 17 kursów (na zawiadowców odc. drog., torowych, na spec. tyczenie osi torów i rozjazdów, kalkulatorów dla prac służby drogowej, pomiarów gruntowo-katastr.), dla służby elektrotechnicznej — 17 kursów (na zawiadowców odcinków silnych prądów, monterów sygnalizacji, monterów zabezpieczenia ruchu poc., monterów teletechnicznych, elektromonterów urządzeń elektronowych, referendarzy służby elektrotechnicznej itp.); dla służby zaopatrzenia materiałowego — 19 kursów (na magazynierów zasobów, odbiorców technicznych materiałów zasobowych, planowania gospodarczego, planowania zaopatrzenia

materiałowego itp.); dla Biur Księgowości — 33 kursy (księgowych oraz rachunkowych z jednolitego planu kont); dla B. Flanowania i Inwestycji — 18 kursów, dla służby zdrowia — 3 kursy, dla SOK — 23 kursy (na kendantów rejonowych SOK i strażników SOK) wreszcie kilkadziesiąt kursów administracyjnych i kadrowych. Przy DGKP organizowane były kursy dla kontrolerów personalnych, instruktorów służby ruchu, naczelników oddziałów drogowych, naczelników oddziałów mechanicznych ruchowo-handlowych, a także pierwszy kurs wyłącznie dla kobiet — referentów personalnych, który ukończyło 47 kobiet.

W IV kwartale dobiega końca jeszcze 77 kursów. M. inn. trwają kursy na maszynistów, rewidentów wagonów, dyżurnych ruchu, kierowników pociągów, zwrotniczych, zawiadowców odc. drogowych i torowych, dróżników przejazdowych i kierowników drezyn motorowych — dla potrzeb kolei wąskotorowych.

Liczba przeszkolonych na już zakończonych i trwających kursach osiągnie do końca r.b. 21.344 osób, w tej liczbie blisko 3 tysiące kobiet.

ROZWÓJ WIECZOROWYCH SZKÓŁ INŻYNIERSKICH

Przed trzema laty Nacz. Org. Techniczna zorganizowała wieczorowe szkoły inżynierskie, umożliwiające robotnikom zdobycie stopnia inżyniera w ciągu 3 lat nauki bez odrywania ich od pracy zawodowej. W wyniku ofiarnej pracy NOT liczba tych szkół w ciągu 3 lat ich istnienia wzrosła do 9, a liczba słuchaczy w roku akademickim 1950/51 doszła do 5000 osób.

Ostatnio nastąpiło przejęcie tych szkół przez Ministerstwo Szkół Wyższych i Nauki. Dotychczasowa żywiołowa rozbudowa tych szkół ujęta będzie w ramy ogólnego planu rozbudowy szkolnictwa wyższego. W ten sposób rozbudowa wieczorowych szkół inżynierskich w okresie realizacji Planu 6-letniego przeprowadzona będzie w sposób planowy i zgodny z potrzebami naszego życia gospodarczego.

Wieczorowe szkoły inżynierskie rozbudowane będą przede wszystkim w ośrodkach posiadających wyższe uczelnie techniczne oraz w miejscowościach silnie uprzemysłowionych. Zapewni to szkołom wysoko wykwalifikowane kadry wykładowców spośród profesorów wyższych uczelni technicznych i wyższego personelu technicznego zakładów przemysłowych oraz możliwość korzystania z laboratoriów, pracowni naukowych itp.

W okresie realizacji Planu 6-letniego wieczorowe szkoły inżynierskie umożliwią około 7000 robotników uzyskanie dyplomu inżyniera.

Z ZAGRANICY

IMPONUJĄCY ROZWÓJ TRANSPORTU KOLEJOWEGO W ZSRR

Podczas gdy w krajach kapitalistycznych, pomimo przedstawienia na żądanie USA gospodarki pokojowej na gospodarkę wojenną, coraz silniej dają się odczuwać skutki nadciągającego kryzysu gospodarczego, zmniejsza się produkcja artykułów codziennej potrzeby, a zwiększa się bezrobocie i obniża się poziom życiowy ludności, w Związku Radzieckim w piątym roku powojennej pięcioletki stalinowskiej zaznaczył się imponujący rozwój wszystkich gałęzi gospodarki narodowej, co przyczyniło się do dalszego podniesienia poziomu życiowego mas pracujących. Do osiągnięcia tych wyników przyczynił się w dużym stopniu radziecki transport kolejowy, który rozwinął się potężnie w okresie powojennej pięcioletki. Jak stwierdza „Planowe Chozajstwo“, poważnie wzrosły przewozy węgla, ropy naftowej, rudy, czarnych metali, cukru, materiałów budowlanych i drewna, przekraczając znacznie zarówno pod względem ogólnej objętości przewozu, jak i codziennego załadunku poziom przedwojennego roku 1940. Transport radziecki jest ciągle uzupełniany najnowszą techniką. Na kolejach zwiększa się stosowanie lokomotyw elektrycznych i parowozów nowoczesnej konstrukcji, wprowadza się sygnalizację automatyczną, samoczynne blokowanie oraz nowe formy sygnalizacji i automatyzacji.

NOWA FORMA WSPÓŁZAWODNICTWA W ZWIĄZKU RADZIECKIM

Wychodzące w Moskwie czasopismo „Planowe Chozajstwo“ podaje w nr 5 interesujące informacje o nowej formie współzawodnictwa pracy, a mianowicie o indywidualnym rozrachunku gospodarczym w połączeniu ze szkołami rentowności. Ta forma współzawodnictwa wprowadzona została po raz pierwszy w zakładach samochodowych im. Mołotowa i obecnie znajduje już szerokie rozpowszechnienie w całym kraju. W listopadzie 1948 r. przodownicy pracy — stachanowcy: Tugow, Szalajewa, Kułaczkow, Karpow i inni przy aktywnej współpracy majstrów i ekonomistów wzięli na siebie zobowiązanie na podstawie rozrachunku gospodarczego zakładu pracy zaoszczędzić w porównaniu z zaplanowanymi normami farby nitrocelulozowej, acetonu, instrumentów do cięcia metali itp., a jednocześnie podnieść jakość produkcji. W celu zapewnienia całkowitego powodzenia nowo podjętej akcji, zorganizowane zostały szkoły rentowności. Planowane normy w postaci zadania oraz wzajemne zobowiązania między robotnikami i majstrami, kierownikami jednostek rozrachunkowych, były ujęte w formę umów rozrachunkowych. W umowach tych robotnicy zobowiązują się do zmniejszenia zużycia materiałów i instrumentów w stosunku do zaplanowanych norm, według ściśle usta-

lonej specyfikacji, jak również do przestrzegania warunków technicznych oraz norm produkcji, jak również do przestrzegania warunków technicznych oraz norm produkcji i do wyeliminowania braków. Administracja ze swej strony zobowiązuje się do wypłacania określonej kwoty z każdego zaoszczędzonego rubla tytułem wynagrodzenia dodatkowego, jak również do terminowego dostarczania wszelkich materiałów niezbędnych do produkcji, aby uniknąć wszelkich przerw w pracy. Na podstawie indywidualnych rachunków z wydatkowania materiałów oraz danych otrzymanych z kontroli, dotyczących ilości przyjętych gotowych wyrobów, dział ekonomiczny oraz buchalteria przeprowadzają szczegółowy rozrachunek, którego szczegóły są podawane następnego dnia do wiadomości wszystkich osób, biorących udział we współzawodnictwie. Premie ustala się w rozrachunku za osiągnięte ponadplanowe oszczędności w rozmiarze od 2 do 30 kopiejek od każdego ponadplanowo zaoszczędzonego rubla. Aby ułatwić uczestnikom współzawodnictwa lepszą orientację, w sprawach ekonomiki swego zakładu pracy, utworzone zostały przy zakładzie pracy specjalne szkoły rentowności, w których robotnicy zapoznają się szczegółowo z podstawami kalkulacji kosztów własnych produkcji oraz różnymi sposobami obniżania tych kosztów. Poza tym wykłady obejmują cykl wiadomości z dziedziny ekonomii oraz technologii.

Program szkół rentowności obejmuje następujące przedmioty:

Przedmiot nauczania	ilość godzin
1) Socjalistyczny system gospodarczy oraz jej prawa ekonomiczne	2
2) Powojenny wzrost ekonomiki radzieckiej oraz drogi rozwoju przemysłu samochodowego ZSRR	2
3) Organizacja administracji socjalistycznego przedsiębiorstwa, cechu i wydziału	2
4) Koszt własny produkcji oraz rentowność przedsiębiorstwa	3
5) Sposoby obniżenia kosztów własnych produkcji przez oszczędność podstawowych i pomocniczych materiałów, instrumentów, narzędzi, paliwa i innych materiałowych wydatków	3
6) Redukcja wydatków inwestycyjnych oraz likwidacja kosztów nieproduktywnych	3
7) Sposoby podniesienia wydajności pracy i obniżenie kosztów własnych produkcji	3
8) Organizacja wewnątrz - fabrycznego rozrachunku	3
9) Socjalistyczne formy organizacji pracy i walka o rentowność	2
10) Zajęcia praktyczne	2
razem godzin.	25

Kurs w szkołach rentowności według tego programu jest równoznaczny z kursem szkoły „technicum“, obowiązującym każdego robotnika. Szkoły rentowności w zakładach samochodowych im. Mołotowa obejmują ciągle nowych robotników, pragnących rozszerzyć zakres swych wiadomości i podnieść swe kwalifikacje zawodowe. Doświadczenie tych zakładów, które do końca roku 1950 przeszkoliły w ten sposób przeszło 6000 robotników, stanowi wymowny przykład różnorodności form, jakimi posługiwać się może przemysł socjalistyczny w celu dalszego rozwoju produkcji i zwiększenia źródeł kumulacji dla rozszerzonej reprodukcji socjalistycznej.

TRUDNOŚCI GOSPODARCZE KRAJÓW MARSHALLOWSKICH POWODUJĄ UPADEK TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Koleje polskie dość szybko wyrównały olbrzymie zniszczenia spowodowane wojną i okupacją. Musiały one nadążyć za rosnącym w blaskawicznym tempie rozwojem gospodarczym kraju i sprostać rosnącym z każdym miesiącem zadaniom przewozowym. Przewozy wzrastały tak szybko, że już w r. 1948, tj. drugim roku planu trzyletniego przekroczyły znacznie przewozy przedwojenne: np. w r. 1937 przewozy pasażerów wynosiły 211,2 miln. osób, w r. 1948 — już 387,6 miln. osób. W ruchu towarowym przed wojną (r. 1937) przewieziono 72.827 tys. ton, w r. 1948 ilość przewiezionych towarów wzrosła w dwójnasób, osiągając 114.260 tys. ton.

Nasilenie przewozów, wzrasta rok rocznie w okresie jesiennym (kampania ziemniaczana, buraczana, węgiel). Dość powiedzieć, że w ciągu ostatnich 4 lat naładunek wagonów w okresie jesiennych przewozów wzrósł dwukrotnie.

Wykonanie z nadwyżką przez PKP planu trzyletniego stworzyło mocne podstawy pod realizację ogromnych zadań Planu 6-letniego, który przewiduje dalszy wzrost przewozów — o 74% wyższy w ruchu towarowym (w por. z r. 1949) i o 90,5% wyższy w ruchu osobowym (w por. z r. 1949).

Dynamiczny rozwój i osiągnięcia polskiego kolejnictwa, w których poważną rolę odegrało socjalistyczne współzawodnictwo pracy i ruch racjonalizatorski są dziś w Polsce powszechnie znane i nie będziemy na tym miejscu przytaczać dalszych cyfr, wielokrotnie już publikowanych. Przytoczymy natomiast inne cyfry — dotyczące kolejnictwa krajów kapitalistycznych; cyfry, które świadczą, że w gospodarce kapitalistycznej transport pracuje z każdym rokiem gorzej.

W Finlandii — deficyt kolei w r. 1949 wyraził się sumą 600 miln. marek. Przewozy nie tylko nie wzrastają, ale wyraźnie spadają z każdym rokiem: w r. 1947 przewieziono 55 miln. pasażerów, w r. 1949 (po znacznej podwyżce ta-

ryf w r. 1948) już tylko 45 miln. pasażerów. W przewozach towarów spadek jest również widoczny: z 15 miln. 600 tys. ton towarów przewiezionych w r. 1947 do 13 miln. 900 tys. ton w r. 1949. Przewozy spadły, zwłaszcza w dziedzinie produktów żywnościowych i płodów rolnych, co świadczy wyraźnie o obniżeniu się stopy życiowej ludności Finlandii.

W Norwegii — deficyt kolei w r. 1949 wyraża się cyfrą około 100 milionów koron.

W Szwajcarii przewozy towarów w r. 1949 spadły w porównaniu z r. 1948 o około 15%. Spadek ten jest odbiciem dewaluacji monetarnych w wielu krajach Europy (dewaluacji, wywołanych tzw. „pomocą marshallowską“), które spowodowały spadek eksportu szwajcarskiego mniej więcej o 1/5, a tym samym i spadek przewozów.

W Luxemburgu trudności ekonomiczne w roku 1949 odbiły się również na przewozach kolejowych. Przewozy towarów w październiku, (a więc w miesiącu największego nasilenia przewozów u nas), spadły w stosunku do przewozów w styczniu tego samego roku o przeszło 33%!

W Niemczech Zachodnich deficyt kolei w roku 1949 wyniósł 434,5 miln. marek. Koleje Niemiec Zachodnich usiłowały ratować sytuację, wypuszczając kilka pożyczek krótko i długoterminowych. Mimo to, „grzęzną“ w trudności finansowych.

Nielepiej działo się też w r. ub. w krajach pozaeuropejskich. Np. w USA przewozy pasażerów i towarów w r. 1949 spadły w porównaniu z r. 1948 o 15%. Ciągłe strajki robotników w przemyśle węglowym i stalowym powodują dezorganizację w dostawach paliwa i surowców dla kolei i podnoszą koszt eksploatacji. Podobne trudności przeżywają również koleje w Australii, gdzie strajki węglowe doprowadziły nawet do zupełnej dezorganizacji ruchu kolejowego: w zachodniej części Australii były dłuższe przerwy w ruchu pasażerskim, a linia Victorian Government Railways, chcąc ratować sytuację i nie dopuścić do zamknięcia ruchu kolejowego, musiała użyć do opalania parowozów paliwa zastępczego w postaci drzewa i ropy.

W Kanadzie spadek przewozów w r. 1949 wyraża się cyfrą 10%, a deficyt kolei — sumą 45 milionów dolarów.

Podobne cyfry możnaby przytoczyć i z innych krajów kapitalistycznych, cyfry świadczące o tym, że mimo szumnych planów marshallowskich życie gospodarcze tych krajów powoli zamiera. Tymczasem w krajach demokracji ludowej dynamika rozwojowa życia gospodarczego, poprawa stopy życiowej ludności, wzrost obrotów handlowych z zagranicą — narzucają zwiększone tempo kolejnictwu. Na Węgrzech, w Czechosłowacji, w Polsce — wszędzie przewozy powojenne przekroczyły dawno poziom przedwojenny mimo, że trzeba było pokonać olbrzymie trudności przy odbudowie zniszczeń w nawierzchniach, mostach i taborze.

Z ŻYCIA STOWARZYSZENIA INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI

Komunikat Zarządu Głównego

- I. Zapowiedziane Zjazdy Naukowo - Techniczne odbyły się w następujących terminach:
1. Sekcji Głównej Kolejowej na temat „Racjonalizacja urządzeń i pracy stacji rozrządowych“ w dniu 7 grudnia 1950 r.
 2. Sekcji Głównej Dróg Publicznych na temat „Organizacja robót drogowych i mostowych przy pomocy stałych brygad roboczych“ w dniach 9—10 grudnia 1950 r.
 3. Sekcji Dróg Wodnych, poświęcony zagadnieniom budowy i eksploatacji taboru z referatami na temat: „Nowoczesne holowniki rzeczne“ i „Maszyny i kotły statków rzecznych“.
- Zagadnienie to wymaga szerszego omówienia w interesie postępu technicznego na zjeździe.
- II. Poszczególne Sekcje Główne rozpracowują tezy dla Podsekcji Budownictwa Komunikacyjnego dla spraw Kongresu Nauki Polskiej.
- III. Akcja odczytowa oparta na tematyce Planu 6-letniego w toku. Do dnia 25 listopada ub. r. wygłoszono na terenie Warszawy 20 odczytów. Odczyty te są obecnie powielane i przesyłane do Oddziałów Stowarzyszenia w celu zaznajomienia się z nimi w terenie.
- Niezależnie od serii odczytów na tematy związane z Planem 6-letnim opracowano w związku z miesiącem Przyjaźni Polsko - Radzieckiej 4 odczyty, omawiające osiągnięcia techniki radzieckiej, a mianowicie:
- a) Kol. L. Gehorsama pt. „Rozwój kolejnictwa w ZSRR na tle rewolucji październikowej“.
 - b) Kol. M. Taubwurcla pt. „Organizacja drogownictwa w ZSRR“.
 - c) Kol. A. Riedla pt. „Powojenna rozbudowa dróg wodnych w Związku Radzieckim i u nas“.
 - d) Kol. Rostockiego pt. „Motoryzacja w ZSRR“.
- Odczyty te zostały po powieleniu rozsyłane do Oddziałów Stowarzyszenia, które organizują wygłoszenie tych odczytów w terenie.
- IV. Obecnie Komisja Racjonalizatorska Sekcji Głównej Kolejowej rozpatruje wnioski racjonalizatorskie przesłane do Zarządu Głównego do rozpatrzenia i zaopiniowania przez Dyрекcję Generalną KP.
- V. Po uzgodnieniu z CUSZ uruchomiono we wrześniu ub. r. kurs dla techników - mechaników i kurs dla elektrotechników przy Oddziale Stowarzyszenia w Katowicach.
- Na każdy kurs uczęszcza około 50 kandydatów. Okres trwania kursu — około półtora roku, przy czym ukończenie kursu i zdanie egzaminu daje pełne prawa technika o poziomie wykształcenia licealnego. Kursy od chwili ich uruchomienia finansuje Dyrekcja Generalna KP.
- VI. Komisja do spraw o stopniu inżyniera przy Zarządzie Głównym opracowała dla szkół inżynierskich NOT ramowe programy studiów inżynierskich dla następujących specjalności:
1. Wydział Komunikacji:
Oddziały Dróg Żelaznych,
Dróg Kołowych i Lotnisk.
 2. Wydział Mostów:
Oddziały Budownictwa wodnego,
” ” morskiego.
- Programy te zostały szczegółowo opracowane zgodnie z wymaganiami Ministerstwa Nauki i Szkół Wyższych.
- VII. Zebrano i rozesłano do wszystkich Oddziałów materiały bibliograficzne dotyczące działów Budownictwa i Inżynierii Lądowej (wydane przez Instytut Techniki Budowlanej) do wykorzystania przez członków Stowarzyszenia.
- VIII. Zarząd Główny opracował i rozesłał Oddziałom kalendarz corocznych walnych zebrań. Zebrania te poprzedzające Walny Zjazd Delegatów Stowarzyszenia odbędą się w okresie od 9 stycznia do 9 lutego 1951 roku.

KONKURS NA POPULARNĄ BROSZURĘ TECHNICZNĄ

PAŃSTWOWE WYDAWNICTWA TECHNICZNE, mając na uwadze potrzebę zasilenia literatury technicznej książkami autorów polskich, które by w sposób przystępny, a jednocześnie wyczerpujący pogłębiały wiedzę fachową robotników zatrudnionych w przemyśle, ogłaszają

KONKURS OTWARTY

na opracowanie popularnej broszury technicznej o charakterze praktycznym, przeznaczonej dla robotników dowolnej gałęzi przemysłu z wyłączeniem rolnictwa, leśnictwa i komunikacji (lotnictwo, koleje, motoryzacja, drogi kołowe i wodne śródlądowe, żegluga morska, porty).

Konkurs jest dostępny dla każdego robotnika, technika i inżyniera przy zachowaniu niżej podanych warunków.

WARUNKI KONKURSU

1 TEMAT I UJĘCIE

Prace konkursowe powinny opisywać jedną z typowych czynności produkcyjnych w sposób prosty, wyczerpujący a jednocześnie przystępny dla robotników zatrudnionych przy omawianym w broszurze procesie wytwórczym. Jako przykłady tematów tego rodzaju prac można wymienić:

- skrobanie płaszczyzn i panewek,
- montaż kół zębatych i przekładni ślimakowych,
- prostowanie, cięcie oraz gięcie prętów do zbrojenia w robotach żelbetowych,
- obsługa urządzeń do mechanicznego nanoszenia wypraw (tynków),
- obsługa nawijarki uzwojeń przekładników telefonicznych,
- obsługa spawarki elektrycznej punktowej,
- obsługa piwnicy fermentacyjnej w browarze,
- ryflowanie walców młyńskich,
- sortowanie lnu w roszarniach,
- czyszczenie tkanin,

- obsługa wsadzarki pieców koksowniczych,
- obsługa suwnicy rozlewniczej,
- obsługa zmechanizowanej ściany,
- zakładanie otworów strzałowych w chodnikach przygotowawczych.

Broszury zgłaszane na konkurs powinny odznaczać się prostotą stylu, jasnością wyrażania myśli, dostateczną ilością dobrze dobranych rysunków (w miarę możliwości perspektywicznych) i fotografii.

2 OBJĘTOŚĆ PRACY

Objętość nadsyłanych prac powinna mieścić się w granicach od 32 do 160 stron druku (2 do 10 ark. wydawn.) o formacie A5, tj. od 45 do 220 stron maszynopisu.

3 FORMA OPRACOWANIA

Prace konkursowe powinny być dostarczone w 3 egzemplarzach maszynopisu zapisanego jednostronnie, z zachowaniem interlinii i marginesem 4 cm z lewej i 1,5 cm z prawej strony.

Do prac należy dołączyć ponumerowane rysunki lub ich szkice zaopatrzone w opisy, ewent. fotografie, spis rzeczy, spis rysunków, skorowidz (jeśli wymaga tego charakter pracy).

4 TERMIN I MIEJSCE SKŁADANIA PRAC

Prace należy składać lub nadsyłać w zamkniętej kopercie opatrzonej w lewym dolnym rogu uwagą „Konkurs nr 1” do dnia 31 marca 1951 r. pod adresem: Państwowe Wydawnictwa Techniczne, Warszawa, ul. Poznańska 15.

Prace należy podpisywać dowolnie obranym godłem autora, dołączając równocześnie do przesyłki kopertę opatrzoną tym samym godłem oraz zawierającą wewnątrz imię, nazwisko i dokładny adres autora.

Na stronie tytułowej pracy należy umieścić określenie specjalności której praca dotyczy.

5 SĄD KONKURSOWY

Nadesłane prace zostaną rozpatrzone przez Sąd Konkursowy w skład którego wejdą przedstawiciele:

Departamentu Techniki PKPG,

Departamentu Techniki Ministerstwa Budownictwa,

Departamentu Techniki Ministerstwa Poczty i Telegrafów,

Departamentu Produkcji i Techniki Min. Przem. Ciężkiego,

Departamentu Produkcji i Techniki Min. Przem. Lekkiego,

Departamentu Produkcji i Techniki Min. Górnictwa,

Departamentu Produkcji i Techniki Min. Przem. Rolnego i Spożywczego,

Centralnego Urzędu Szkolenia Zawodowego,

Centralnej Rady Związków Zawodowych,

Naczelnej Organizacji Technicznej,

Państwowych Wydawnictw Technicznych.

6 ROZSTRZYGNIĘCIE KONKURSU

Wyniki konkursu zostaną ogłoszone do dnia 1 września 1951 r. i podane do wiadomości za pośrednictwem prasy codziennej, zawodowej, radia oraz indywidualnie wszystkim uczestnikom konkursu.

7 NAGRODY

Autorom najlepszych prac zostaną przyznane następujące nagrody:

1 nagroda pierwsza	3.000 zł
2 nagrody drugie po	2.500 „
3 nagrody trzecie po	1.500 „
oraz 15 nagród po	500 „

W przypadku jeśli na podstawie oceny Sądu Konkursowego prace nie zostaną uznane za odpowiadające wymaganiom konkursu, Państwowe Wydawnictwa Techniczne zastrzegają sobie prawo podziału pierwszej, drugich i trzecich nagród, ewentualnie prawo zmniejszenia ogólnej liczby nagród.

8 WYDANIE PRAC KONKURSOWYCH

Państwowe Wydawnictwa Techniczne zastrzegają sobie pierwszeństwo do wydania drukiem prac nadesłanych na konkurs.

Prace zakwalifikowane do druku, zostaną wydane przez PWT po zawarciu z autorami odpowiednich umów na warunkach i według stawek ustalonych pismem okólnym PKPG nr 13 z dnia 28. 12. 49 r. z uwzględnieniem premii za terminowość, tzn. po 1.150 zł za arkusz wydawniczy. Honoraria autorskie będą przysługiwały autorom niezależnie od otrzymanych przez nich nagród konkursowych.

Prace niezakwalifikowane do wydania drukiem zostaną zwrócone autorom w terminie jednego miesiąca od czasu ogłoszenia wyników konkursu.

O wszelkie dodatkowe informacje w sprawach konkursu należy zwracać się listownie lub osobiście (w godz. od 11 do 13-ej) do Państwowych Wydawnictw Technicznych, Warszawa, ul. Poznańska 15 — Sekretariat Konkursu, pokój 309.

PAŃSTWOWE WYDAWNICTWA
TECHNICZNE

