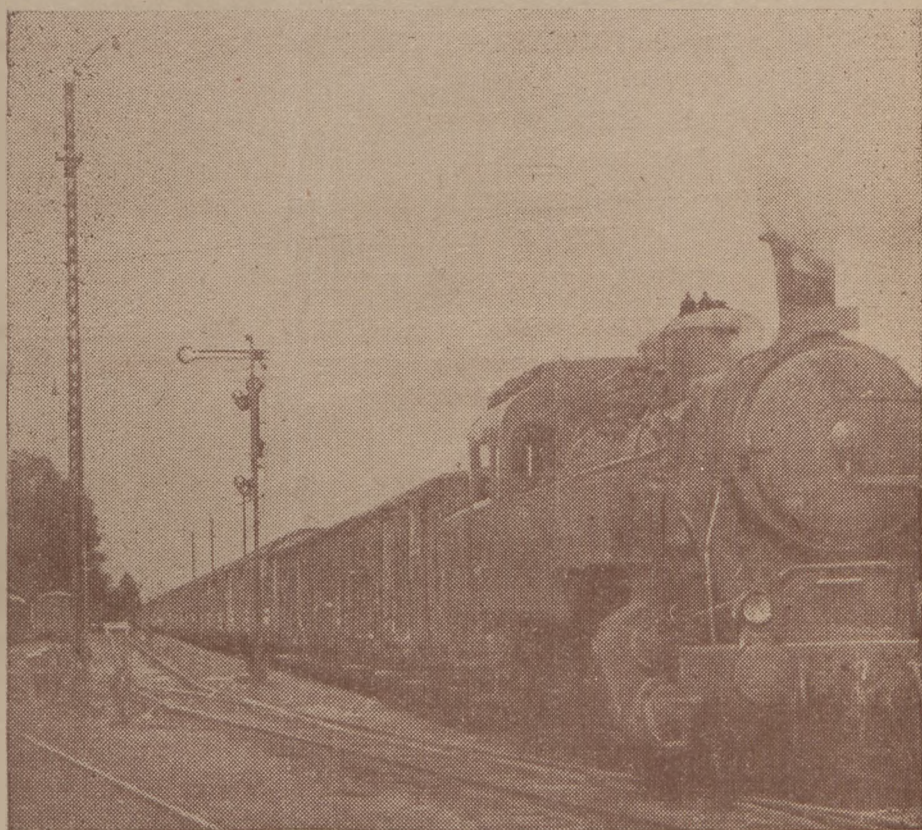




PRZEGŁAD KOLEJOWY



*Numer niniejszy zawiera analizę wyników realizacji
planu w roku 1951 oraz wnioski odnośnie realizacji
planu w roku 1952*

ROK IV
NR 3
MARZEC
1952

MIESIĘCZNIK
TECHNICZNO-GOSPODARCZY
W A R S Z A W A

TREŚĆ NUMERU

	Strona
ZYGMUNT UŚCIŃSKI — Wykonanie planów przewozu w roku 1951	81
Inż. JAN GRZEGDAŁA — Praca PKP w r. 1951 i zadania na rok 1952	85
Inż. ADAM KOCZOROWSKI — Wykonanie planu przez Służbę Drogową w roku 1951 oraz perspektywy na rok 1952	88
WITOLD MIROWSKI — Analiza zadań Służby Elektrotechnicznej na rok 1952	90
Mgr. inż. ALEKSANDER NOWAKOWSKI — Zasady usprawnienia prac nad Planem Inwestycyjnym PKP na rok 1952	93
Mgr. inż. HENRYK BŁASZCZYK — Analiza gospodarki parowozowej w roku 1951	98
Inż. ALOJZY KARPIŃSKI — Obliczanie wielkości składów pociągu pasażerskiego	103
Inż. WŁADYSŁAW TOMASIK — Z doświadczeń stosowania procesu technologicznego na stacji Łazy	106
Mgr. inż. TOMASZ OWCZAREK — Wagon kryty polskiej konstrukcji powojennej	108
FRANCISZEK ŚWIDERSKI — Przewóz towarów na podstawie umowy MGS	109
Mgr. inż. PRZEMYSŁAW JAROS — Urządzenia telekomunikacyjne na PKP i ich modernizacja	113
Z DOŚWIADCZEŃ RADZIECKICH	
W. WASZATOWSKI i I. CHROMCZENKO — Stachanowska inicjatywa maszynistów i drużyn dyspozytorskich w Ruzajewskim Oddziale Eksploatacyjnym	115
KRONIKA	120
PRZEGLĄD WYDAWNICZY	III strona okładki



DO NASZYCH CZYTELNIKÓW

Opłacanie prenumeraty zleconej u listonoszy lub w placówkach pł. jest najtańszym i najpraktyczniejszym sposobem regularnego otrzymywania „Przeglądu Kolejowego”.

Przy dokonywaniu wpłaty, która wynosi w prenumeracie zleconej kwartalnie zł 22.50, półrocznie zł 45, rocznie zł 90 nie trzeba wypełniać blankietu i nie ponosi się dodatkowych kosztów przesyłki pieniędzy.

„Przegląd Kolejowy” jest doręczany przez listonosza czytelników. Urzędy pocztowe i listonosze przejmują wpłaty na prenumeratę zleconą na II kwartał 1952 r. do 15 marca, na III kwartał do 15 czerwca, na IV kwartał do 15 września.

Opłacanie prenumeraty do końca roku zapewni regularne otrzymywanie „Przeglądu Kolejowego”.

PRZEGŁAD KOLEJOWY

MIESIĘCZNIK TECHNICZNO-GOSPODARCZY

WARSZAWA, MARZEC 1952 R.

WYKONANIE PLANÓW PRZEWOZU W ROKU 1951

ZYGMUNT UŚCIŃSKI

Polskie Koleje Państwowe osiągnęły w r. 1951 niewątpliwe sukcesy w usprawnieniu swojej pracy i podniesieniu jej na wyższy poziom, jednak zadania Narodowego Planu Gospodarczego nie we wszystkich dziedzinach zostały w pełni wykonane.

Duże trudności napotymano szczególnie przy wykonaniu planu przewozu pasażerów i towarów. Pomimo to również i w tej dziedzinie zaznaczył się znaczny postęp w stosunku do roku 1950.

Pasażerów przewieziono o 17% więcej, zaś towarów w przesyłkach wszelkich o 10,2% więcej.

Dotychczas przewidziane zadania planów przewozowych kolej wykonywała z dużymi nadwyżkami, szczególnie w ruchu osobowym. Dla przykładu przypomnę, że w roku 1949 plan przewozu podróży wykonano z przekroczeniem 14,4%, zaś w roku 1950 z przekroczeniem 15,5%.

Również w ruchu towarowym, chociaż w mniejszym stopniu, zadania przewozowe były przekraczane i tak np. w roku 1949 o 1,3%, a w roku 1950 nawet o 5,1%.

W roku ubiegłym plan przewozu osób według ostatecznych danych wykonano w 96,0%, a przewóz towarów w przesyłkach wszelkich w 97,3%.

Jeżeli porównamy wyniki wykonania planu w zakresie przewozu podróży w ciągu ostatnich trzech lat, to zauważymy, że wykonanie przewozów pasażerskich zawsze bardzo znacznie odbiegało od planu. W ruchu towarowym zaś różnice te są znacznie mniejsze i wykonanie było bliższe wielkościom planowanym.

Zastanówmy się, jakie były przyczyny niewykonania planu przewozu pasażerów w r. 1951. Już przytoczone wyżej procenty wykonania przewozów pasażerskich w poszczególnych latach wskazują, że nie mamy jeszcze właściwej metody, która by nam pozwoliła dość dokładnie określać zadania w ruchu oso-

bowym. Opieramy się, jak dotychczas, przy planowaniu przewozu osób głównie na wynikach statystycznych za lata ubiegłe, które następnie powiększa się o pewien procent, ustalony z rozwoju krzywej przewozów.

Dotychczasowe próby sporządzania planu przewozów pasażerskich, w oparciu o planowany wzrost czasów pracowniczych, obozów, kolonii letnich, stanu zatrudnienia itp. nie dawały dostatecznego materiału do opracowania prawidłowego planu. W wyniku niedoskonałej metody otrzymujemy plan albo za mały, jak w r. 1949 i 1950 lub zbyt duży, jak w roku 1951. Dodać tu należy, że w roku ubiegłym PKP rozporządzały dostateczną zdolnością przewozową w ruchu osobowym, wystarczającą do wykonania nawet tych dużych zadań.

Istniały jednak również i przyczyny subiektywne niewykonania zadań planu, do których w pierwszym rzędzie zaliczyć należy dużą ilość przejazdów bezbiletowych, odbywających się na naszych kolejach. Przejazdy te praktykowane są przede wszystkim w ruchu podmiejskim, gdzie pasażer odbywa podróż na krótkich odległościach i łatwiej unika kontroli biletowej w pociągach i na przystankach, zwłaszcza nieobsadzonych. I ta niewątpliwie przyczyna wpłynęła na niższy procent wykonania planu przewozu podróży w komunikacji podmiejskiej. Plan ten wykonano w 95,1%, podczas gdy w komunikacji dalekobieżnej wykonanie było znacznie wyższe i wynosiło 99,7%.

Jest rzeczą niewątpliwą, że poświęcenie więcej uwagi przez DOKP zagadnieniom rewizji biletów oraz większa walka o dostateczną obsadę pociągów (zwłaszcza podmiejskich) personelem konduktorów rewizyjnych i przystanków osobowych przez kasierów i biletów, spowodowałyby wzrost sprzedaży biletów, co znalazłoby swój wyraz w wyższym wykonaniu zadań planu.

Na podstawie wyników specjalnych akcji kontrolnych, przeprowadzonych dotychczas na terenie kilku dyrekcji, można przyjąć, że ilość podróży bezbiletowych jest znaczna i sięga

około 3% ogólnej ilości przewożonych pasażerów.

Przytoczone wyżej przyczyny wywarły w konsekwencji bezpośredni wpływ na wielkość przebiegów pasażerskich, które w przejazdach ogólnych wykonano w 96,2%. Z tego w komunikacji dalekobieżnej wykonanie wyniosło 96,4%, a w komunikacji podmiejskiej 95,8%.

Ważny dla gospodarki kolejowej wskaźnik średniej odległości przejazdu 1 pasażera wykonano w r. 1951 z nieznacznym przekroczeniem 0,2%. Plan w tym zakresie przewidywał osiągnięcie 46,4 km, a wykonanie wyniosło 46,5 km. Wskaźnik ten w ostatnich latach, na skutek normalizacji stosunków w ruchu ludności, nie ulega nieomal żadnemu wahaniu. W roku 1949 wynosił on 46,7 km, w roku 1950 — 46,5 km, a w roku ubiegłym również 46,5 km. Wprawdzie w ostatnim roku nastąpił dość znaczny skrót średniej odległości w komunikacji dalekobieżnej, jednak nie wpłynęło to na zmniejszenie się średniej odległości ogólnej, gdyż jednocześnie przekroczone nieznacznie średnią odległość przejazdu w ruchu podmiejskim.

W komunikacji dalekobieżnej osiągnięto 96,7% zaplanowanej średniej odległości, zaś w komunikacji podmiejskiej 100,7%. Ukształtowanie się średniej odległości w komunikacji dalekobieżnej poniżej planu, wywołane było przede wszystkim zmniejszonymi wyjazdami w okresach świątecznych. Nieznaczne przekroczenie planu średniej odległości w ruchu podmiejskim spowodowane jest głównie tym, że do rozwijających się stale miast rezerwy pracownicze czerpane są z miejscowości coraz odleglejszych.

Zadania planów w zakresie przewozów towarów w przesyłkach wszelkich wykonano w roku ubiegłym w 97,4%, przy czym przewozy handlowe i inne przesyłki, których dysponentem i nadawcą jest klient PKP, wykonano w 98,0%, zaś przewozy gospodarcze i służbowe wykonano tylko w 81,1%. I w tym przypadku zadania planu były bardzo napięte, jednak możliwe do wykonania.

Ilość zaplanowanych przewozów okazała się jednak w praktyce wykonywania zadań planu nieco za wysoka, gdyż suma późniejszych zgłoszeń nadawców i Ministerstwa Kolei do miesięcznych planów operatywnych dała w rezultacie roczną masę przewozową o 3,1% niższą od ustalonego w Narodowym Planie Gospodarczym i ten plan PKP wykonały z lekką nadwyżką. Nadmienić tu należy, że masa przewozowa, zaplanowana w operatywnych planach miesięcznych, różniła się tylko nieznacznie od pierwotnego projektu planu, opracowanego przez b. Dyrekcję Generalną KP.

Przewozy gospodarcze i służbowe przewidziane planem wykonano, jak już wyżej wspomniano, w 81,1%.

Niedotrzymanie planu w tym zakresie jest raczej objawem dodatnim, świadczącym o poprawiającej się gospodarce kolei, oczywiście o ile nie jest to spowodowane ograniczeniem działalności inwestycyjnej przedsiębiorstwa. Przewozy te wpływają w stopniu bardzo znaczącym na wzrost kosztów własnych kolei. Gdyby przewozy te wykonano zgodnie z planem, to wówczas ogólna masa przesyłek byłaby wyższa i zadania planu wykonano by w 98,1%, lecz jednocześnie nastąpiłoby pogorszenie kosztu własnego przedsiębiorstwa PKP.

Nie bez wpływu na niewykonanie planu przewozowego towarów w roku ubiegłym miał również fakt zmniejszonej produkcji rolnej na skutek znanego zjawiska nieurodzaju. W tym przypadku przewozy produktów rolnych w okresie ubiegłej jesieni były niższe od analogicznego okresu roku 1950.

Przewozy tych produktów w okresie dwóch szczytowych miesięcy, tj. października i listopada 1951 r., były mniejsze o 14,4% od odpowiedniego okresu 1950 r. Nie dopisał również przewozy takich artykułów, jak: węgiel, koks, miał, wyroby przemysłu chemicznego i hutniczego, zwłaszcza w III kwartale roku ubiegłego.

Przewozy towarowe w r. 1951 charakteryzowała duża nierównomierność, pomimo obowiązującego od 1 sierpnia ub. r. pięciodniowego planowania operatywnego. Wskutek tej nierównomierności kolei czasami nie była w stanie podstawić żądanej ilości wagonów, chociaż posiadała dostateczną zdolność przewozową. Wprawdzie szczyt przewozów, który w roku ubiegłym przypadł w miesiącu październiku, był niższy od szczytu roku 1950, jednak nie jest to główną zasługą poprawy dyscypliny załadunkowej, lecz przede wszystkim spadkiem przewozu ziemio-
plodów w IV kwartale ub. roku.

Wprowadzenie operatywnych planów przewozowych, zwłaszcza pięciodniowych, których celem było przede wszystkim zabezpieczenie równomierności przewozowej, nie przyniosło jeszcze wyraźnych rezultatów pod tym względem, w wykorzystaniu i ich wykonawstwie. Słuszną zasadą pięciodniowego planowania w praktyce nie była jeszcze w pełni stosowana, zarówno przez klientów, jak i przez jednostki PKP, nadające do przewozów przesyłki służbowe i gospodarcze. Nadawcy, w tym i jednostki kolejowe, zgłaszali często stacjom plany nierealne, za małe, względnie za duże lub w ogóle ich nie zgłaszali. Często brak było w tych planach elementów potrzebnych do racjonalnej dyspozycji taborem, tj. stacji przeznaczenia. Stan ten w ciągu roku ubiegłego ulegał pewnej poprawie, jednak jeszcze obecnie pozostawia wiele do życzenia.

Najdotkliwiej dawała się odczuć PKP nierównomierność załadunku w poszczególnych dekadach, szczególnie w IV kwartale, kiedy to pomimo znacznej rezerwy posiadanej przez kolej nie wystarczała ona w pewnych

okresach do pełnego pokrycia zapotrzebowania na przewozy.

W ciągu całego roku 1951 zdolność przewozowa kolei wykorzystana była średnio tylko w około 88,0%. Dodać tu trzeba, że PKP nie zdołały w pełni zabezpieczyć zdolności przewozowej, nakazanej Uchwałą Prezydium Rządu, szczególnie w okresie przewozów jesiennych, a to wskutek nieprzygotowania dostatecznej ilości zdrowego taboru, jak również z powodu niedotrzymania planowanego współczynnika obrotu wagonu, lecz i tę rozporządzalną zdolność kolei klienci nasi wykorzystali tylko w 92,6%.

Zatwierdzane przydziały miesięczne wagonów poszczególnym resortom różniły się często bardzo znacznie od faktycznego wykonania. Dość będzie wspomnieć, że niektóre resorty swoje plany miesięczne wykonywały albo z bardzo znaczną nadwyżką np. 72,6%, jak Ministerstwo Bud. Przemysł, w listopadzie r. ub., lub grubo poniżej planu, bo w 48,8%, jak Ministerstwo Żeglugi w tym samym miesiącu.

Jeszcze obecnie zdarzają się przypadki nieplanowanego załadunku lub znacznego niewykorzystania planu i tak: w okresie pięciodniówki od 11.I do 15.I 1952 r. Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego zaplanowane przewozy wykonało w 104,4%, Ministerstwo Przemysłu Chemicznego w 106%, Ministerstwo Żeglugi w 47,1%, zaś Ministerstwo Handlu Zagranicznego plan swój wykonało w pięciodniówce w 289,4%. Nawet jednostki, podległe Ministerstwu Kolei, wykonały plan nierównomiernie, bo w 114%.

Szkodliwym również zjawiskiem w roku ubiegłym, wpływającym ujemnie na obrót wagonu i na zdolność załadunkową kolei, była jeszcze duża ilość przetrzymywanych wagonów ponad 24 godziny przy czynnościach załadunkowych i wyładunkowych. W okresie przewozów jesiennych w październiku r. ub. najwięcej wagonów przetrzymywały instytucje, podległe Ministerstwu Przemysłu Ciężkiego, Ministerstwu Budowy Miast i Osiedli, Ministerstwu Przemysłu Chemicznego. Nie bez winy jest tu również i kolej, której jednostki wykonawcze przetrzymywały znaczne ilości wagonów.

Trzeba jednak dodać, że stan ten w listopadzie uległ znacznej poprawie i ilość przetrzymywanych wagonów zmalała w stosunku do października o około 30%, a w grudniu obniżyła się jeszcze bardziej i wynosiła już tylko około 60% ilości październikowej. Do tej poprawy przyczyniła się niewątpliwie wprowadzona sprawczdawczość operatywna o przetrzymywanych wagonach i codzienna stała interwencja w zainteresowanych resortach.

W roku ubiegłym PKP napotykały również na poważne trudności przy przewozie przesyłek drobnicowych. Trudności te były szczególnie dotkliwe na stacjach sortowniczych, na skutek

braku dostatecznej ilości sił roboczych. Występowały one przede wszystkim na niektórych stacjach węzła Warszawskiego, na stacjach Kraków, Sosnowiec i Poznań, gdzie obserwowano najwięcej przetrzymań wagonów. I tak np. w okresie 6 miesięcy r. ub. na st. Warszawa-Praga przetrzymanie wynosiło 71% przybycia, na st. Kraków 12% przybycia, w Sosnowcu 20%. Tę trudną sytuację jednak w znacznym stopniu opanowano, poza sortowniami Warszawa - Praga i Warszawa - Główna Towarowa, na których ilość przetrzymywanych wagonów utrzymywała się nadal na wysokim poziomie.

Należy się spodziewać, że powstające Biuro Prac Ładunkowych ostatecznie usprawni prace stacji sortowniczych.

Duże trudności na odcinku przesyłek drobnicowych istniały również na skutek braku magazynów w ogóle lub ze względu na szczupłość już istniejących, przeładowane przesyłkami magazyny nie pozwalały niejednokrotnie na normalną pracę, co było powodem zaginięć i uszkodzeń przesyłek. Dla zaradzenia temu podwyższano składowe, czasami 40-krotnie i mimo to trudności nie zawsze pokonywano.

Nie ulega wątpliwości, że dyrekcje poświęcały zbyt mało uwagi tym zagadnieniom, gdyż nie przeprowadzały dostatecznie wnikliwej analizy wzrostu przewozu przesyłek drobnicowych, przez co dopuściły w przeszłości do wydzierżawienia zbyt dużej ilości magazynów klientom kolei, a później nie potrafiły odebrać ich dla potrzeb kolejowych. Również sprawa budowy nowych magazynów nie była odpowiednio postawiona w niektórych dyrekcjach.

Osobnym zagadnieniem, mającym wpływ na wykonanie planów, jest sprawa niedostatecznej jeszcze dyscypliny wśród pracowników kolejowych, co wyraża się spotykaną jeszcze absencją w pracy, niepełną wydajnością niektórych pracowników, niedokładnością i niedbalstwem w wykonywaniu czynności służbowych oraz brakiem socjalistycznego stosunku do pracy.

Plan przebiegów towarowych, wyrażony w nettotonokilometrach, wykonano w roku 1951 w 95,8%. Niewykonanie przebiegów w ilości zaplanowanej spowodowane było przede wszystkim niedostarczeniem do przewiezienia zaplanowanej masy towarowej, przy czym przebiegi wykonano w niższym procencie niż przewóz masy. Zawdzięczać to należy skróceniu się średniej odległości przewozu 1 tony towaru, co z punktu widzenia gospodarki narodowej jest wynikiem korzystnym.

Plan na rok ubiegły przewidywał przy przewozie przesyłek wszelkich osiągnięcia 235,0 km średniej odległości przewozu, wykonanie zaś wynosi 231,1 km, czyli 98,3%.

Odległość ta jest również niższa od uzyskanej w roku 1950 o 1,4 km, a zatem nastąpiła poprawa. Osiągnięcie to zawdzięczamy jednak nie polepszającej się dyspozycji towarem, lecz wskutek zachodzących zmian w kierunkach przewozowych w obrocie z zagranicą. Odegrało tu rolę pewne zmniejszenie się przewozów w kierunku portów morskich, a, jak wiadomo, przewozy te odbywają się na znacznych odległościach, przekraczających 500 km.

Niewątpliwie, choć nie tak znaczny wpływ na skrót średniej odległości przewozu wywarły również szkodliwe gospodarczo przewozy stacyjne, odbywające się średnio na odległościach około 3 km. Przewozy te w r. 1951, w stosunku do roku 1950, wzrosły o 31,0%. Musiały one również wywrzeć ujemny wpływ i na obrót wagonu.

Celem zmniejszenia tych przesylek w okresie przewozów jesiennych, Ministerstwo Kolei wydało odpowiednie zarządzenie, ograniczając je do przypadków niemożności dokonania tych przewozów innymi środkami transportu.

Wydaje się, że dla radykalnego ich ukrócenia konieczne będzie stosowanie takich ograniczeń w ciągu całego roku.

W roku ubiegłym miały również miejsce liczne przypadki przewozów nieracjonalnych, na zbyt krótkie lub za długie odległości oraz liczne przypadki przewozów krzyżujących się. Odnosi się to szczególnie do przesylek materiałów budowlanych, jak: piasek, żwir, żwirek, cegła itp.

Zaprowadzona w grudniu ub. r. statystyka takich przesylek pozwoli kolei skuteczniej wykrywać i zwalczać te przewozy w r. 1952.

Zadania planu w zakresie średniego statycznego załadunku 1 wagonu przy załadunku przesylek wszelkich, w wyniku całorocznym wykonano pomyślnie w 100%. Wykonanie tego wskaźnika zgodnie z planem zawdzięczamy wprowadzeniu technicznych norm załadunkowych, które obowiązują od połowy października r. ub. Wprowadzenie norm, choć nie dało jeszcze oczekiwanych rezultatów, pozwoliło jednak kolei przełamać trudności na tym odcinku, jakie pojawiły się w III kwartale roku ubiegłego, kiedy to plan wykorzystania wagonów wykonano zaledwie w 97,6%. Wprowadzone normy, chociaż nie działały przez cały IV kwartał, jednak przyczyniły się do przekroczenia planu tego kwartału o 1,1%.

Należy mieć nadzieję, że w niedługim czasie klienci nasi, płacąc przewoźne obliczane za normę techniczną, przystosują odpowiednio swoje rozdzielniki towarowe do wymagań kolei.

Na tym odcinku konieczna jest nieustanna czujność i walka o należyte stosowanie norm, zwłaszcza przy załadunku towarów przestrzennych, gdyż wg teoretycznych wyliczeń, pełne stosowanie norm załadunkowych przez nadawców dałoby nam oszczędność na taborze w wysokości około 4%, a więc ilość taboru, o którą warto i należy się bić.

Należy tu dodać, że w dziedzinie wykorzystania wagonu można uzyskać jeszcze pewne rezerwy, gdyż, jak wykazują doświadczenia ubiegłego okresu, od czasu wprowadzenia norm na terenie niektórych DOKP, jak np. w Łodzi, gdzie problemowi temu poświęcono więcej uwagi, okazało się, że normy dla niektórych towarów można jeszcze podwyższyć. Zachodzi tu konieczność przeprowadzenia rewizji norm, szczególnie przy przesylkach przestrzennych, co pozwoli nam łatwiej wykonać zadania planu w tym zakresie na r. 1952, które są o przeszło 3% wyższe niż w r. ub.

Na wykonanie wskaźnika średniego załadunku wagonu w 100% znaczny również wpływ wywarło bardzo pomyślne wykonanie średniego załadunku 1 wagonu przy przewozie przesylek drobnicowych, który wykonano w 119,3%.

Wskaźnik ten, dzięki wprowadzeniu kalendarzowo-kierunkowego przyjmowania do przewozu przesylek drobnych, wykonano w ciągu roku ubiegłego z coraz lepszymi wynikami. Dla przykładu przytoczę, że wykonanie tego wskaźnika w I kwartale wyniosło 112%, w II kwartale 117,1%, w III kwartale 124% a w IV również około 124%.

W końcu należy dodać, że w roku bieżącym mamy do wykonania zadania znacznie większe, a z doświadczeń roku ubiegłego musimy wysunąć wnioski, które pomogą nam plan na rok 1952 wykonać lepiej, niż w roku ubiegłym.

Oczekuje nas przede wszystkim praca nad pogłębieniem metod planowania, szczególnie na odcinku planów operatywnych. Musimy prowadzić wytrwałą walkę o równomierność przewozów, o realność planów miesięcznych i pięciodniowych i o właściwe ich wykorzystanie. Musimy silniej zwalczać przestoje wagonów i pilnować jak najekonomiczniejszego ich wykorzystania.

W roku bieżącym powinniśmy ograniczyć do minimum przejazdy bezbiletowe, co osiągniemy przez właściwą obsadę pociągów i przystanków osobowych oraz przez poprawę stylu pracy personelu rewizyjnego.

Należy silniej rozszerzać ruch racjonalizatorski i współzawodnictwo pracy, więcej uwagi poświęcić szkoleniu ideologicznemu i fachowemu kadr kolejarskich oraz podciągnąć dyscyplinę pracy na wyższy poziom.

Praca PKP w roku 1951 i zadania na rok 1952

Inż. JAN GRZEGDAŁA

Artykuł niniejszy podaje porównanie wszystkich zasadniczych mierników pracy kolei, osiągniętych w latach 1950 i 1951 oraz planowanych na rok 1952. Na podstawie tych mierników autor analizuje przyczyny zarówno sukcesów, jak i niedociągnięć na poszczególnych odcinkach pracy kolejowej, wysuwając jednocześnie szereg konkretnych wniosków w odniesieniu do trzeciego roku planu 6-letniego.

Plan przewozu towarów w r. 1951 został wykonany przez kolej w 97,4%. Niewykonanie planu przewozu masy towarowej spowodowane zostało między innymi tym, że plan ten w pozycji węgla i koksu na r. 1951 był za wysoki. Plan przewozu węgla i koksu został wykonany w 94%.

Poza tym posucha, jaka miała miejsce w r. 1951, wpłynęła ujemnie na poziom produkcji rolnej, a tym samym założony plan przewozu produktów rolnych został wykonany zaledwie w 76%.

Przewóz masy towarowej w r. 1951 w stosunku do r. 1950 jest jednak wyższy o 11,8%.

Trzeba zaznaczyć, że kolej w r. 1951 osiągnęła większą zdolność przewozową, gwarantując przewiezienie nie tylko planowanej masy towarowej, ale również ponadplanowej. Wykorzystanie tej zdolności w stosunku rocznym wyniosło 88%.

W okresie przewozów jesiennych, w m-cu październiku, t. j. w miesiącu największego natężenia przewozów, zdolność przewozowa kolei została wykorzystana w 93,9%, z tego:

- w I dekadzie w 84,5%
- w II dekadzie w 94,8%
- w III dekadzie w 95,8%

Pomimo niewykorzystania pełnej zdolności przewozowej kolei zdarzały się w pewnych okresach trudności przewozowe.

Główna przyczyna tych trudności — to przede wszystkim nierównomierność przewozów.

Jakkolwiek szczyt przewozowy był procentowo niższy aniżeli w r. 1950 o 1,5%, to jednak byłby on znacznie wyższy, gdyby nie było równocześnie spadku przewozów ziemioplodów wskutek mniejszych urodzajów.

Naładunek wagonów w dniu roboczym wskazywał wahanie podobne do r. 1950, a więc istotnej poprawy na tym odcinku nie było. Wahania te (stosunek maksymalnego załadunku do minimalnego w danej dekadzie) w okresie przewozów jesiennych ilustruje poniższa tabelka:

r. o k	październik			listopad		
	dekady			dekady		
	I	II	III	I	II	III
1950	1,18	1,11	1,16	1,14	1,11	1,09
1951	1,20	1,12	1,17	1,16	1,14	1,14

Wskutek nierównomierności przewozów kolej zmuszona była w pewne dni odstawiać wa-

gony do rezerwy, natomiast w innych dniach trzeba było wprowadzać ograniczenia przewozowe wobec braku taboru.

W okresie od czerwca do września, wskutek niepowiązania naładunku z możliwościami wyładunkowymi odbiorców, powstały przejściowe trudności ruchowe, spowodowane nagromadzeniem się ładunków na niektórych stacjach węzłowych i rozrządowych (szczególnie w DOKP Lublin i Warszawa), które odbiły się na pracy całej sieci.

Dalszą przyczyną, która spowodowała trudności przewozowe w r. 1951, było niedostateczne przestrzeganie przez klientów dyscypliny ładunkowej.

Naależy zaznaczyć, że dyscyplina ładunkowa w III kwartale 1951 r. wyraźnie pogorszyła się. Ilość straconych wagonów wskutek przetrzymania wagonów przy czynnościach ładunkowych wzrosła w stosunku do r. 1950, np. w lipcu o 30,5%, a w sierpniu aż o 68,2%. Nawiazanie ściślejszej współpracy z komórkami transportowymi, pomoc organizacji partyjnych i związkowych, inicjowane współzawodnictwo międzybranżowe w tym kierunku dały rezultaty pozytywne. We wrześniu stosunek ten był gorszy tylko o 8%, a w październiku był już lepszy o 10%. Poprawa w następnych miesiącach świadczy, że dzięki postawieniu zażądania na właściwe tory trudności zostały pokonane.

Trzeba przyznać, że plan przewozu osób na r. 1951 był zbyt wysoki. Przyczyna złego zaplanowania tkwi w tym, że brak jeszcze w tym kierunku właściwej metodologii planowania.

W stosunku do r. 1950 przewozy osobowe są jednak wyższe o 16,3%.

Wykonanie planu przewozu osób w 96% obejmuje wyłącznie pasażerów wg ilości sprzedanych biletów, natomiast znaczna ilość przejazdów za biletami bezpłatnymi nie jest w tym przypadku brana pod uwagę.

Przewozy w r. 1951 wykazały pewne charakterystyczne i znamienne cechy, które powinny być wzięte pod uwagę przy planowaniu pracy kolei. W związku z szybszym rozwojem przemysłu w okręgach gospodarczo zacofanych zarysowały się wyraźne zmiany ilościowe przewozów w stosunku do terenu, które stworzyły w poszczególnych okręgach przejściowe trudności.

W okręgach, stojących pod względem wyposażenia technicznego na niższym poziomie, zaznaczył się w stosunku do r. 1950 znaczny wzrost pracy.

Tak np. w DOKP Lublin wzrósł załadunek w stosunku do r. 1950 o 18,6%, Kraków o 18,5% i Łódź o 14,2%, Olsztyn o 29,8% i Warszawa o 13,3%. W innych natomiast, lepiej przygotowanych technicznie, wzrost ten jest znacznie niższy i tak np.: w DOKP Gdańsk wyniósł 9,5%, Wrocław — 7,8% i Poznań — 2,9%. Wypracowanie przez kolej zdolności przewozowej, gwarantującej przewiezienie nie tylko planowanej, ale nawet ponadplanowej masy towarowej, możliwe było dzięki polepszeniu poszczególnych wskaźników techniczno-eksploatacyjnych.

Kluczowy wskaźnik — współczynnik obrotu wagonu, został polepszony w stosunku do r. 1950 o 2,4%. Uzyskanie polepszenia tego wskaźnika nie było zadaniem łatwym do osiągnięcia. Wskutek spadku eksportu morzem, a zwiększenia wysyłki węgla wewnątrz kraju, zwłaszcza na już przeciążone kierunki Warszawa i Lublin, wydłużony został obrót węglarek i powstały trudności ruchowo-techniczne na DOKP Katowice, Lublin i Warszawa.

W r. 1951 pokazały się trudności przewozowe w związku z wykorzystaniem przelotności niektórych linii kolejowych. Niektóre pociągi przebiegały do stacji docelowych drogą okrężną, co wydłużało obrót wagonu i pogarszało stosunek tona-kilometrów taryfowych do eksploatacyjnych.

Nieregularne i nieplanowe nadawanie do przewozu przesyłek przez nadawców, przetrzymywanie przez odbiorców pod wyładunkiem znacznej ilości wagonów i nieproporcjonalnie niski załadunek w niedziele i święta w stosunku do dni roboczych również pogarszał współczynnik obrotu.

Zasadniczy wpływ na polepszenie współczynnika obrotu wagonu pomimo tych trudności miało to, że kolej w r. 1951 podjęła znacznie marszrutyzację i usprawniła pracę niektórych węzłów przez rozpracowanie procesów technologicznych. To pozwoliło na zmniejszenie średniej odległości przebiegu wagonu między stacjami technicznymi — wagon od stacji nadania do stacji przeznaczenia mniej razy trafiał na rozrząd. Odciążyło to poza tym znacznie pracę poszczególnych węzłów, a ilość godzin postoju, przypadająca przeciętnie na jeden wagon, znacznie się zmniejszyła.

Znaczna poprawa możliwa była również dzięki zmniejszeniu ilości przebiegów luzem wagonów towarowych, co znalazło swój wyraz w zmniejszeniu całkowitego kursu wagonu. Uzyskanie poprawy na tym odcinku, pomimo zarysowujących się trudności, nie oznacza bynajmniej, że zrobiono już wszystko w tym kierunku, że wykorzystano i zastosowano już wszelkie możliwe środki organizacyjno-techniczne.

Praca dyspozytorów odcinkowych, jakkolwiek poczyniła dalsze postępy, to jednak nie stała jeszcze na wysokości zadania. Dyspozytorom brak jeszcze i wykształcenia i doświadczenia. Procesy technologiczne pracy stacji, mające wpływ na czas postoju wagonów na

stacjach, formowania i rozrządzania pociągów, nie osiągnęły jeszcze pełnej dynamiki rozwoju.

Szybkość handlowa pociągów towarowych w r. 1951 nie była zadowalająca. Wykorzystanie przelotności niektórych odcinków, częste jeszcze defekty parowozów w drodze, prowadzenie robót drogowych w okresie przewozów jesiennych, zbyt mała operatywność dyspozytorów odcinkowych — oto przyczyny, które ujemnie wpływały na regularność, a tym samym na szybkość handlową pociągów towarowych.

Średni przebieg na dobę parowozu w ruchu towarowym wzrósł w stosunku do r. 1950 o 1,7%, a w ruchu pasażerskim o 7,7%. Mała poprawa przebiegu dobowego parowozu w ruchu towarowym, to przede wszystkim okresowe zaburzenia w ruchu towarowym, uszkodzenia parowozów w drodze oraz odwoływanie pociągów stałych, których przeciętnie dziennie odwoływano około 10% przewidzianej ilości.

W Oddziałach Eksploatacyjnych wprowadzeni zostali ostatnio, poza dyspozytorami odcinkowymi ruchowymi, również dyspozytorzy parowozowi, których obowiązkiem jest czuwanie nad obrotem parowozów. Wprowadzenie tej inowacji nie dało, rzecz jasna, efektów od razu, co jest rzeczą zupełnie zrozumiałą. Dobór odpowiednich ludzi oraz stałe ich pouczanie da niewątpliwie dobre wyniki.

Procent chorych parowozów zmniejszył się w stosunku do r. 1950 o 5,2%; procent chorych wagonów osobowych o 1,2%, a wagonów towarowych o 1,1%.

Wyznaczeni na każdy parowóz pociągowy tzw. starsi maszyniści, do których obowiązków należy czuwanie nad stanem technicznym parowozu, dają dobre rezultaty. Wyniki ich wysiłków w kierunku podniesienia świadomości zawodowej drużyn parowozowych nie dają na siebie długo czekać.

W r. 1951 przeciętny postój w naprawie jest lepszy, a koszt napraw średnich parowozów wskazując tendencję zniżkową na skutek zmniejszenia ilości pracogodzin jak i oszczędniejsze gospodarowanie materiałami.

Poważne osiągnięcia należy zanotować w kierunku poprawy przeciętnego ciężaru brutto pociągu towarowego o 17 ton i przeciętnego ciężaru netto o 14 ton.

Uzyskanie tak korzystnego wzrostu przeciętnego ciężaru netto o 14 ton nastąpiło wskutek zmniejszenia stosunku kursu wagonu próżnego do ładownego o 1,9%, dzięki lepszej organizacji pracy i zwiększeniu ilości podwójnych operacji ładunkowych mniej było przebiegów wagonów w stanie próżnym.

Załadunek statyczny wagonu towarowego, polepszony o 2% w stosunku do r. 1950, to świadectwo, że klient zaczyna więcej współpracować z koleją, więcej przejawia inicjatywy w kierunku wykorzystania taboru, zaczyna włączać swoje plany przewozowe z planami kolei. Pogłębianie kalendarzowego ładowania drob-

nicy wyraźnie odbiło się na polepszeniu tego wskaźnika.

W r. 1951 kolej nie osiągnęła planowanego współczynnika zużycia węgla obliczeniowego na 1000 brt. ton km., poprawa jednak w stosunku do r. 1950 na tym odcinku wynosi 1,5%.

Przyczyna powstałych przepałów w stosunku do planu — to w dużej mierze zła jakość węgla. Zanieczyszczenie węgla dochodziło niejednokrotnie do 30%.

Dalszymi przyczynami są: zmniejszenie obciążenia parowozów, nieplanowe kursowanie pociągów towarowych, wydłużone obroty parowozów oraz nie zawsze dostatecznie przeszkolone drużyny parowozowe, zwłaszcza młody narybek, w oszczędnym opalaniu parowozów.

Istniały również przyczyny tak drobne, jak to, że otwarto około 60 przystanków osobowych, co spowodowało konieczność dodatkowych zatrzymań pociągów, a jedno zatrzymanie powoduje stratę około 250 kg. węgla.

Uzyskanie tak poważnych efektów w niektórych dziedzinach jest wynikiem niewątpliwie dalszego rozwoju współzawodnictwa i racjonalizatora oraz stosowania nowych postępowych metod pracy.

W r. 1951 wzrosła znacznie liczba współzawodniczących zespołów i grup. Podczas gdy w I kwartale było współzawodniczących zespołów 18.354 i 2 204 grup, to ilość ta w III kwartale wzrosła do 20 161 zespołów i 3 485 grup.

Na zwiększenie się ilości współzawodniczących grup i zespołów duży wpływ, obok drużyn parowozowych, miał również rozszerzający się ruch współzawodniczących drużyn manewrowych o bezawaryjne przetaczanie.

Zainicjowany w r. 1950 ruch o bezawaryjne przetaczanie przez tow. Koszykowskiego Jana z Ilawy ogarnął swym zasięgiem do 1.XII.51 r. 32% drużyn manewrowych. W ciągu roku daje się zauważyć dalszy rozwój współzawodnictwa między drużynami parowozowymi w kierunku zwiększenia przebiegów parowozów między płukaniem oraz naprawami okresowymi.

Obok rozwoju współzawodnictwa znajdują zastosowanie coraz to więcej nowe metody pracy, jak np.: zastosowanie nowych metod pracy w Służbie Drogowej, t.zw. „metody odmierzonego podsypywania torów” (suflaż). Dzięki współzawodnictwu metoda ta objęła 37,5% działek. Dzięki tej nowej metodzie pracy i jej popularyzacji — nadania charakteru masowości — Służba Drogowa przezwyciężyła częściowo trudności kadrowe, które poważnie groziły niewykonaniem planu rzeczowego.

Zainicjowana przez tow. Czarneckiego Stefana, maszynistę MD Bydgoszcz-Wschód, po raz pierwszy w maju 1951 r. metoda radzieckiego maszynisty Kriwonosa w kierunku wożenia ciężkich pociągów daje pozytywne wyniki. Czepułkowski Cyprian, maszynista MD Gdynia, jeden z inicjatorów spalania niskogatunkowego węgla, oszczędza w ciągu 7 miesięcy 760 ton węgla.

Nowe metody pracy nie osiągnęły jeszcze pełnej dynamiki rozwoju. Należy więc zwrócić uwagę na ich popularyzację i nadanie im charakteru masowości.

W r. 1951 zarysowały się trudności eksploatacyjne na niektórych węzłach i okręgach wskutek niedostatecznego rozwoju technicznego.

Plan inwestycyjny został wykonany w 90,6%. Na tak znaczne jego niewykonanie wpłynęły zakupy, które zostały zrealizowane tylko w 83%. Roboty budowlano-montażowe natomiast zostały wykonane w 96,9%. Również zwraca uwagę nie zawsze należyte powiązanie planu inwestycyjnego z potrzebami eksploatacyjnymi zarówno pod względem rodzaju robót, jak i lokalizacji oraz terminów oddania ich do użytku.

Trudności kadrowe, zwłaszcza jeśli chodzi o personel inżynieryjno-techniczny, zaostrzyły się znacznie w r. 1951. Kolej utrzymywała się od II kwartału poniżej planu zatrudnienia.

Wzrost wydajności pracy w stosunku do r. 1950 polepszył się znacznie, tj. o 22,9%.

Przeciętna płaca została wykonana w 100,8%. Należy zaznaczyć jednak, że na tym odcinku jest niedostateczna analiza kształtowania się ruchomej części płac, premie nie są w sposób jasny i konsekwentny powiązane ze wzrostem wydajności pracy.

Plan wartości produkcji w cenach zbytu, obejmujący wpływy z usług przewozowych oraz wpływy taryfowe, niezwiązane z przewozami kolei normalnotorowych, dojazdowych oraz innych środków transportowych jak PKL, Statek Prom, został przekroczony o 0,2%.

Według danych szacunkowych koszt własny realizacji produkcji podstawowej kształtuje się poniżej planowanego (98,3%), przeto plan akumulacji, jedynie z tytułu produkcji podstawowej, został przekroczony o 9%. Koszt własny 1 brutto ton km jest niższy szacunkowo od planowanego o 2,1%, co świadczy, że zaczynamy rozumieć doniosłość tego zagadnienia i zwracać na to uwagę.

Poważnym niedociągnięciem kolei w r. 1951 było niewykonanie planu upłynnienia remanentów. Zagadnienie to, tak ważne dla gospodarki narodowej, nienależycie zostało zrozumiane i zrealizowane. Powinno ono być poważnym ostrzeżeniem dla tych wszystkich, którzy, niewłaściwie gospodarując, zamrażają środki obrotowe. Zagadnienie to w jak naj szybszym czasie powinno znaleźć właściwe rozwiązanie.

Trzeci rok planu 6-letniego nakłada na kolej jeszcze bardziej wzmożone zadania.

Przewozy towarowe wzrastają o 13,1%, przewozy osobowe o 15,7%.

Aby zadania te zostały osiągnięte, kolej musi osiągnąć poprawę poszczególnych wskaźników techniczno-ekonomicznych.

Współczynnik obrotu wagonu musi być polepszony o 5,2%.

Przeciętna szybkość handlowa pociągu towarowego musi ulec poprawie o 5,1%, a pociągów pasażerskich o 2,5%, przeciętny załadunek statyczny o 3,1%, przeciętny ciężar brutto pociągu towarowego o 2,1%, a netto o 3,7%.

Procent chorych parowozów należy zmniejszyć o 11,5%, wagonów towarowych o 25%, wagonów osobowych o 8,3%.

Przeciętny przebieg na dobę parowozu należy zwiększyć ogółem o 3,9%. Przeciętne zużycie węgla obliczeniowego na 1000 brutto-tonom zmniejszyć o 2,3 kg.

Poprawa wskaźników eksploatacyjnych, warunkująca wykonanie planowanych na r. 1952 przewozów, zależy nie tylko od kolei, lecz również od jej klientów. Współpraca klienta z koleją powinna pogłębić się w roku 1952 w kierunku wzmożenia dyscypliny ładunkowej, nawiązania współpracy w kierunku zmniejszenia dalszych towarów masowych, powiększenia ilości podwójnych operacji ładunkowych itd.

Okręgi dyrekcyjne powinny rozróżnić procesy technologiczne pracy stacji, wykorzystać w pełni sieć selektorową i usprawnić pracę dyspozytorów odcinkowych.

Wprowadzenie i pogłębienie nowych systemów obsługi pociągów towarowych, jak: jazdy okrężne, pierścieniowe, pętlicowe i podmien-

ne — oto metody, gwarantujące polepszenie przebiegu dobowego parowozu.

Należy podnieść poziom wyszkolenia i dyscypliny pracowników, upowszechnić nowe metody pracy i otoczyć stałą opieką racjonalizatorów.

Przejsięcie na nową metodę szkolenia wewnątrzzakładowego powinno stać się zjawiskiem masowym.

Zwiększy to bezspornie z jednej strony szybkość ilość dobrych fachowców, z drugiej zaś strony da możliwość dodatkowego zarobku pracownikom, posiadającym duży zasób wiedzy teoretycznej i fachowej.

Przyspieszenie oddania do użytku inwestycji w okręgach technicznie zacofanych staje się kwestią nagłą.

Zwiększenie kadr inżyniersko-technicznych na linii, pogłębienie współpracy naukowców z szerokim aktywnym pracowników wykonawczych w terenie, oto dalsze zadania, które powinny być szerzej realizowane w r. 1952. W końcu r. 1951 powstał Instytut Naukowo-Badawczy Kolejnictwa, który w tej dziedzinie również rozpoczął żywą działalność.

Bogatsi w doświadczenia roku 1951 i lat poprzednich, na podstawie wnikliwej analizy techniczno-ekonomicznej należy postawić na r. 1952 zadania z jednej strony mobilizujące, bez ukrycia jakichkolwiek rezerw, z drugiej zaś strony realne do wykonania.

Wykonanie planu przez Służbę Drogową w roku 1951 oraz perspektywy na rok 1952

Inż. ADAM KOCZOROWSKI

Plan eksploatacyjny Służby Drogowej wg sprawozdawczości operatywnej został w 1951 r. wykonany w ca 97%, licząc zaś łącznie z robotami zleconymi pozazakładowymi i robotami dla innych jednostek itp. wykonanie wynosi ca 99%. Obliczenie tych wyników nie jest ścisłe, opiera się ono bowiem na ilości rozchodowanej robocizny, która nie jest jednocześnie proporcjonalna do ilości wykonanych robót. Faktyczny stopień wykonania planu rzeczowego będzie prawdopodobnie nieco wyższy od obliczonego na podstawie robocizny.

Wykonawstwu planu w 1951 roku towarzyszyły na ogół podobne trudności, jak w 1950 r. i w latach poprzednich. Trudności te — to brak robocizny i materiałów oraz nadmierne obciążenie Służby Drogowej zadaniami pozaplanowymi. Braki w robociznie i materiałach są jaskrawymi symptomami rozwijającego się w nienotowanym dotychczas tempie przemysłu, budownictwa i w ogóle całego życia gospodarczego.

Robotnik staje się coraz więcej poszukiwanym i coraz trudniejszym do zdobycia elementem składowym procesów technologicznych, coraz cenniejszą siłą motoryczną i manipulacyjną tych procesów. Życie gospodarcze pochłonęło już męskie rezerwy tej siły, ukryte po wsłach i miastach, i sięgnęło po kobiety. Pomimo to ciągle daje się odczuwać brak siły roboczej i to brak z roku na rok rosnący.

Wyrównanie tego braku jest zadaniem ruchu współzawodnictwa i racjonalizatorstwa oraz ulepszonych metod i systemów. Mowa tu m. in. o metodzie utrzymania torów Rybakowa i Bakanowa oraz o podsytywaniu odmierzonemu podkładów, jak i również o organizacji pracy, a przede wszystkim jest to zadanie mechanizacji robót.

Przyczynkiem do akcji w kierunku podniesienia wydajności pracy jest zmodyfikowanie zarządzenia MK o premiach dla administracji w Służbie Drogowej, ogłoszone w październiku ub. r., przewidujące duże premie za wzrost wydajności pracy.

Trudniejszym do uruchomienia środkiem na brak robotników jest mechanizacja robót. Rozwijające się w szybkim tempie życie gospodarcze pochłania wszelkie rezerwy robotnicze oraz wzrastającą produkcję maszyn i urządzeń, tak, że potrzeby Służby Drogowej pod tym względem są zaspokojone w mniejszym stopniu niż wymaga życie.

W tym stanie rzeczy PKP musiały się uciec do częściowej samowystarczalności w omawianym zakresie, rozwijając odpowiednio wytwórczość Kolejowych Zakładów Produkcyjnych i Warsztatów Drogowych w kierunku budowy niektórych maszyn, potrzebnych dla zmechanizowanego wykonywania robót torowych. W 1951 r. tę produkcję zapoczątkowano, a dalszy jej rozwój zaplanowano na rok 1952.

Tak samo w 1951 r. przygotowano dokumentację i poważnie zaawansowano budowę paruset wagonów (z taboru przeznaczanego do kasacji), w celu sformowania z nich kilkudziesięciu pociągów roboczych, przeznaczonych w miarę wyposażenia dla zmechanizowanego w pełni lub częściowo wykonywania wymiany torów, albo też wyłącznie ręcznego. Nadmienić należy, że częściowa mechanizacja tych robót jest stosowana, poczynając od 1949 roku, a w r. 1951 w sposób zmechanizowany wykonano już 100% tych robót.

Rok 1952 będzie pod tym względem przełomowy (o ile nie zawiodą dostawy wyposażenia w maszyn). Zebrane w ciągu tego roku doświadczenia z pracy w prowadzeniu pociągów oraz nagromadzenie własnej i cudzej produkcji wyposażenia maszynowego pozwoli na zaopatrzenie i obsadzenie w 1953 roku na sieci PKP specjalnych brygad do zmechanizowanego bieżącego utrzymania torów.

Wyżej opisane dane pozwalają mieć nadzieję, że na skutek wzrastającej wydajności pracy robotnika, udoskonalonej organizacji i wprowadzenia nowych metod i systemów pracy oraz jej mechanizacji — zapotrzebowanie na robociznę w służbie drogowej będzie utrzymane na wysokości dostępnej do zdobycia bez większych trudności.

Dla zobrazowania istniejących tu możliwości wystarczy zaznaczyć, że rozszerzone w ciągu 1950 i 1951 r. na 500% działek torowych podsypywanie odmierzone (suflarz) zamiast podbijania podkładów daje 33% oszczędności na robociznie, zaś podbijanie podkładów pochłania 25 — 40% robót bieżącego utrzymania, tj. ca 500 do 800 tysięcy dniówek.

Najbardziej pracochłonnymi robotami w gospodarce Służby Drogowej jest utrzymanie torów oraz ich kapitalny remont. Robocizna na te roboty wynosi 48% całej robocizny na potrzeby eksploatacyjne, a więc wszelka akcja, zmierzająca przy wykonaniu tych robót do oszczędności w robociznie, ma decydujące znaczenie.

Dalszą trudnością przy realizowaniu planu 1951 roku był brak materiałów. Na wykonanie planu kapitalnego remontu i eksploatacyjnego zaciąży przede wszystkim brak tłucznia i pospółki, który spowodował obniżenie stopnia wykonania robót przy wymianie podsypki piaszczystej na tłuczeń do 52,50%, a przy uzupełnieniu jej — do 71% i 69% w stosunku do planu.

Braki w tłuczniu zostały spowodowane niewywiązaniem się kamieniołomów z podjętych dostaw. Dla zmniejszenia deficytu w tłuczniu były delegowane z różnych DOKP specjalne ekipy robotników, w celu zbiórki tłucznia na liniach z jednym torem rozebrany. Połączenie to jednak było z pozaplanowym zatrudnieniem robotników, a więc ze szkodą dla wykonania innych robót, przede wszystkim zaś robót przy bieżącym utrzymaniu torów (87% planu).

W celu zwalczania tego zjawiska, Służba Drogowa podjęła zwiększenie produkcji tłucznia we własnym zakresie, przez rozwijanie wytwórczości istniejących kamieniołomów i żwirowni oraz organizowanie nowych.

Przejsie na drogę chociażby częściowej samowystarczalności pod tym względem staje się palące, a to wobec wyczerpania się źródeł tłucznia na liniach rozebranych, z których w latach ubiegłych czerpano znaczne ilości zarówno dla potrzeb eksploatacji, jak również inwestycji.

Poza brakiem tłucznia, na wykonanie planu 1951 r. miało wpływ również niedostarczenie przez huty zaplanowanych materiałów nawierzchni i brak

synchronizacji dostaw szyn z dostawami łącz. Sytuacja pod tym względem w 1952 r. zapowiada się niezbyt pomyślnie. Służba Drogowa będzie więc musiała włożyć b. poważny wysiłek na wyszukanie, zgromadzenie i zregenerowanie rozproszonych jeszcze w terenie remanentów nawierzchni żelaznej, szczególnie typu średniego, w celu upłynnienia jej dla pokrycia przewidywanego braku w 1952 r.

Wykonanie zaledwie 92% planu kapitalnego remontu mostów i podtorza spowodowane zostało, poza brakiem robocizny, dotkliwym brakiem cementu, pochłanianego przez rosnące z roku na rok budownictwo.

Inne braki materiałów w nieznacznym tylko stopniu wpłynęły na wykonanie robót 1951 r., nie wymagają one więc bliższych omówienia.

Podana niżej tabela obrazuje stopień wykonania planu w 1951 r. w zakresie eksploatacji oraz kapitalnych remontów, przy czym dla uwypuklenia wyników omawianego roku zawiera również dane dotyczące 1950 roku.

Wyszczególnienie robót	% wykonania planu	
	1950	1951
A. Utrzymanie		
I. Nawierzchnia		
1. Bieżące utrzymanie torów	91	87
2. Pojedyncza wymiana szyn	157	118
3. Wymiana zwrotnic		82
4. Wymiana krzyżownic		88
5. Uzupełnienie podsypki tłuczniem	94,5	71
6. Uzupełnienie podsypki pospółką	83,5	69
II. 1. Mosty		87**
2. Podtorze	78*	80**
III. Budynki	99,6	100,5
B. Kapitalne remonty		
I. Nawierzchnia		
1. Ciągła wymiana szyn	96,5	97
2. Wtórna wymiana szyn	134	101
3. Wym. rozj. i skrzyż. mat. nowymi	88,5	92
4. Wymiana rozjazdów i skrzyż. mat. starym, regenerowanym	130	108
5. Wymiana podkł. drew. mat. nowym	94,5	100
6. Wymiana podkł. drewn. mat. staroużytecznym	221	77
7. Wymiana podkł. na żelazne nowe	0	50
8. Wymiana podkł. na stare regener.	255	80
9. Wymiana podkł. na żelbetowe	22	34,5
10. Wymiana podsypki na tłuczniową	50	52,5
II. 1. Mosty	91	101
2. Podtorze		81
III. Budynki	83,3	95

Jak widać z tej tabeli, podstawowa czynność w Służbie Drogowej, jaką jest bieżące utrzymanie torów, została wykonana zaledwie w 87%.

W bieżącym utrzymaniu toru koszt robocizny wynosi ca 98%. Robocizna ta stanowi 33% globalnej ilości robocizny całego planu eksploatacji, powyższy więc 13% deficyt wskazuje na brak dużej ilości siły roboczej.

Podobnie, choć w mniejszej skali, przedstawia się sprawa z niskim wykonaniem planu uzupeł-

* Malowanie w 100%.

** Malowanie w 103%.

nienia podsypki pospółką oraz planu robót przy utrzymaniu podtorza i mostów. Należy jednak mieć na uwadze, że niski procent wykonania wykonania planów spowodowany tu został nie tylko brakami robocizny, lecz również brakiem materiałów (drzewa, cementu itp.)

Zagadnienie braku robocizny i walka z nim jest, jak powiedziano wyżej, przedmiotem szerokiej i wielokierunkowej akcji, prowadzonej już w 1951 roku i wcześniej oraz zaplanowanej do energicznego prowadzenia zarówno w 1952 jak i w następnych latach.

Deficyty w wykonaniu planów innych robót eksploatacyjnych, jak np. uzupełnienie podsypki tłuczniowej, wymiana zwrotnic i krzyżownic, spowodowane zostały przeważnie brakiem materiałów (niewywiązanie się z zaplanowanych dostaw przez huty i kamieniołomy) lub skierowaniem ich do innych nadprogramowych robót.

118% wykonania planu pojedynczej wymiany szyn, obok 157% wykonania planu podobnych robót w 1950 r., mówi o dalszej, rozpoczętej w 1950 roku intensywnej akcji uzdrowienia torów stacyjnych, a przede wszystkim torów przy górkach stacji rozrządowych.

Tory te były przyczyną poważnego nasilenia ilości awarii, musiały więc być gruntownie i szybko odremontowane. Obecnie stan tych torów nie nasuwa już obaw, a liczba awarii znacznie spada. Jeśli chodzi o kapitalne remonty, to główną przyczyną deficytów w wykonaniu planów tych robót (oprócz kapitalnego remontu podtorza) były braki materiałowe, a w mniejszym stopniu trudności z robocizną.

Dalszymi czynnikami, które, poza brakiem robocizny lub materiału, wpłynęły ujemnie na regularność i stopień wykonania planu przez Służbę Drogową, są głównie:

a) narzucone tej Służbie, a idące w setki tysięcy dniówek, delegacje robotników do przejściowej dyspozycji innych służb, które tego u siebie nie zaplanowały i Służbie Drogowej potrzeby delegacji zawczasu nie zgłosiły;

b) liczne i poważne roboty, nieprzewidziane w planie, a zlecane Służbie Drogowej do terminowego wykonania;

c) konieczność wykonywania szeregu robót (z uciążliwą delegacją do nich robotników), mających na celu częściowe wyrównanie braków w dostawie materiałów przez przemysł, jak np. zbiórka tłuczni, delegacje do nasycania dla wyładunku podkładów oraz w celu sortowania chaotycznie przez przemysł nadsyłanych słupów itp.

Zwalczanie wyżej wymienionych trudności, o ile tylko na to pozwalają warunki, jest i będzie z całą siłą prowadzone.

Za najdotkliwszy skutek wyżej opisanych trudności i przeszkód należy uznać przede wszystkim zaniedbanie w utrzymaniu torów, tym więcej budzące obawy, że na to miejsce już od 3 lat i stopniowo wzrasta (poz. liczby poz. A I 1), a główną tego przyczyną jest dotkliwy, zaś w okręgach przemysłowych — powszechny brak robocizny.

Należy jednak mieć nadzieję, że wyżej opisane środki zaradcze pozwolą opanować sytuację i podnieść stan torów do poziomu, jakiego wymagają coraz liczniejsze, cięższe i szybsze przewozy kolejowe.

Analiza zadań Służby Elektrotechnicznej na rok 1952

WITOLD MIROWSKI

W artykule niniejszym omówione są w ogólnych zarysach wyniki wykonania planu Służby Elektrotechnicznej w roku 1951 oraz perspektywy wykonania planu w roku 1952. Autor zwraca uwagę na poważny wzrost zadań Służby Elektrotechnicznej w roku bieżącym oraz na możliwości skutecznego przezwyciężenia wynikających stąd trudności osobowych i materialnych.

Ze struktury Służby Elektrotechnicznej wynika, że do jej zadań należałoby zaliczyć:

1) Dostarczenie służbom eksploatacyjnym oraz całemu przedsiębiorstwu PKP właściwych i możliwie najnowocześniejszych narzędzi pracy przez modernizację istniejących urządzeń oraz oddawanie do pracy nowych środków technicznych, przyspieszających lub usprawniających całokształt pracy kolei. Daje to w efekcie obniżenie kosztów własnych przedsiębiorstwa przez poprawienie wskaźników techniczno - eksploatacyjnych oraz ogólnych mierników jednostkowych kosztów własnych.

2) Utrzymanie wszystkich urządzeń elektrotechnicznych, znajdujących się w eksploatacji, na możliwie najwyższym poziomie technicznym gwarantującym sprawne ich działanie i możliwość korzystania z nich w każdej chwili.

W zakresie zabezpieczenia ruchu pociągów, jako główne kierunki rozwoju urządzeń przyjąto:

1) Podniesienie stopnia bezpieczeństwa ruchu na szlaku kolejowym i w obrębie stacji.

2) Mechanizacja pracy personelu ruchowego, tj. usprawnienie i przyspieszenie procesu nastawiania dróg przebiegowych na stacjach.

Pierwszy z tych zasadniczych kierunków rozwojowych jest realizowany przez rozbudowę blokady liniowej i stacyjnej. Rozbudowa urządzeń blokady liniowej oparta jest na budowie urządzeń blokady elektromechanicznej, ponieważ urządzenia te są budowane w kraju, a więc są łatwo dostępne i znacznie tańsze od urządzeń blokady samoczynnej, a przy tym na większości linii kolejowych, nawet w godzinach szczytowego obciążenia, ruch ma takie nasilenie, że blokada elektromechaniczna jest jeszcze możliwa do zastosowania.

Niezależnie od rozbudowy blokady elektromechanicznej, z uwagi na duże natężenie ruchu pociągów, szczególnie na liniach podmiejskich węzła warszawskiego, została zaplanowana blo-

kada samoczynna dla przeprowadzenia prób i zebrania doświadczeń.

Usprawnienie i przyspieszenie procesu nstawiania dróg przebiegowych na stacjach osiąga się przez rozbudowę urządzeń nastawczych mechanicznych i elektrycznych. W dziedzinie elektrycznych urządzeń nastawczych w roku 1951 oddano do eksploatacji najnowocześniejsze urządzenia przekaźnikowe na kilku mniejszych stacjach o dużym nasileniu ruchu, a w roku 1952 zostaną wybudowane takie urządzenia tytułem próby na jednej ze stacji węzłowych.

Rozbudowę urządzeń telekomunikacji oparto również na koncentracji nakładów finansowych na kilku głównych kierunkach, a mianowicie:

1) Kabelizacja sieci, tj. zapewnienie pewnych połączeń na sieciach dalekosiężnych i lokalnych.

2) Automatyzacja sieci telefonicznej.

Automatyzacja przewiduje rozbudowę urządzeń zarówno sieci ogólnieeksploatacyjnej jak i ruchowej.

Na sieci ogólnieeksploatacyjnej plan perspektywiczny przewiduje automatyzację wszystkich central kolejowych tam, gdzie tego wymagają warunki techniczne i istnieje pełne uzasadnienie ekonomiczne.

Automatyzacja na sieci ruchowej objęła linie dyspozytorskie. Użyto do tego celu urządzeń selektorowych.

3) Rozbudowa urządzeń telefonii nośnej. Przy zastosowaniu tych urządzeń, umożliwiających uwielokrotnienie obwodów napowietrznych, PKP zaoszczędziła dla gospodarki krajowej w ciągu 5 lat ok. 15000 ton miedzi. Dalsza rozbudowa tych urządzeń jest w toku.

4) Usprawnienie pracy przetokowej przez rozbudowę urządzeń megafonowych i radiowych na górkach rozrządowych.

W dziedzinie urządzeń elektroenergetycznych rozbudowa jest prowadzona w dwóch następujących kierunkach:

1) Elektryfikowanie stacji kolejowych, ich oświetlenie i instalowanie maszyn elektrycznych. Akcja ta jednak w dużym stopniu uzależniona jest od ogólnej polityki elektryfikacji poszczególnych Zjednoczeń Energetycznych, która nie zawsze jest zgodna z polityką i potrzebami PKP. Pomimo to można stwierdzić, że wszystkie stacje pierwszej i drugiej klasy oraz prawie wszystkie stacje III klasy są już zelektryfikowane. Obecnie położono nacisk na rozbudowę urządzeń na stacjach już zelektryfikowanych.

2) Zapewnienie ciągłości dostaw energii elektrycznej przez odpowiednią rozbudowę i przebudowę urządzeń przetwórczych (transformatornie i rozdzielnie rozruchu) oraz przez posiadanie minimalnych rezerw (elektrownie rezerwowe).

Omawiane tu w głównych zarysach zagadnienia rozwoju technicznego urządzeń Służby Elektrotechnicznej są wynikiem realizacji planu inwestycyjnego, który w roku 1951 został wykonany następująco:

A. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu pociągów

1. Blokada stacyjna	102,2%
2. „ liniowa	97,1%
3. Centralizacja zwrotnic	100%

B. Urządzenia telekomunikacyjne

4. Sieć przewodów napowietrznych telekomunikacyjnych	99%
5. Łącznice automatyczne	94%
6. „ ręczne	102%
7. Aparaty telefoniczne	103%
8. Urządzenia selektorowe	104%
9. Długość linii selektorowych	111,5%
10. „ łączy nośnych telefon.	102%
11. Aparaty telegraficzne Morse'a	100%
12. Dalekopisy	96%

C. Urządzenia energetyczne

13. Sieć kablowa	101%
14. „ napowietrzna	95%
15. Oświetlenia zewnętrzne	107%
16. Silniki elektryczne	101%

Z powyższej tabeli wynika, że plan nie został wykonany na odcinku blokady liniowej, sieci przewodów telekomunikacyjnych, łącznic automatycznych i dalekopisów. Natomiast przekroczono plan w szeregu urządzeń szczególnie ważnych dla PKP, jak: urządzenia selektorowe, telefonia nośna, blokada stacyjna, oświetlenie zewnętrzne i silniki elektryczne. Niewykonanie planu zostało spowodowane przede wszystkim nieotrzymaniem materiałów, które bądź to jako deficytowe, bądź też jako pochodzące z importu, nie nadeszły w terminie do wykonawcy.

Analizując wskaźnik wzrostu urządzeń zaplanowanych w roku 1952 w stosunku do wykonania za rok 1951, widzimy poważny wzrost blokady liniowej i szczególnie ważnych dla usprawnienia łączności kabli dalekosiężnych.

Blokada liniowa	—	116
„ stacyjna	—	103
Centralizacja zwrotnic	—	103
Sieć przewodów napowietrznych telekomunikacyjnych	—	102
Aparaty telegraficzne	—	104
Kable dalekosiężne	—	112

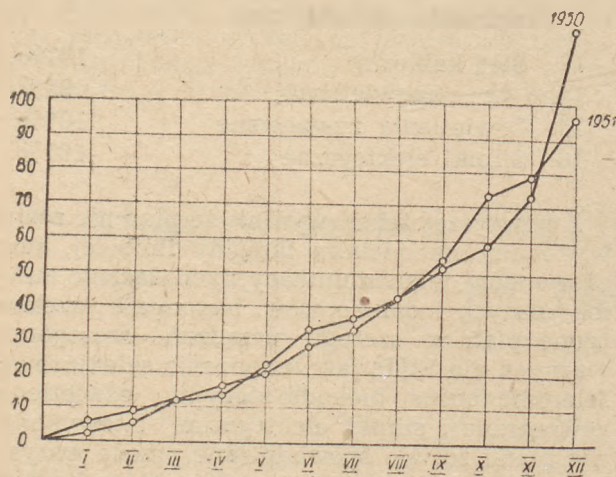
W tabeli ujęto zaledwie kilka rodzajów urządzeń Służby Elektrotechnicznej. Ogólnie należałoby stwierdzić, że rok 1952 nakłada na Służbę bardzo poważne zadania. Wzrost zadań 1952 roku w stosunku do roku 1950 i 1951 jest bar-

dze duży. Wzrost ten charakteryzuje tabela porównawcza limitów na inwestycje w poszczególnych latach.

Wyszczególnienie	1950 r.	1951 r.	1952 r.	Wskaźnik wzrostu li- mitu r. 1952 do r. 1951
Zabezpiecz. ruchu poc.	100	128	175	1,37
Telekomunikacja	100	96	228	2,38
Elektroenergetyka	100	68	53	0,78
Razem	100	109	173	1,59

Z zestawienia widać, że duży wzrost limitów nastąpił w zabezpieczeniu ruchu pociągów i telekomunikacji. Jest to wynik polityki Służby, zmierzającej do jak najszybszego dania Służbie Ruchu możliwie najlepszego narzędzia pracy. W telekomunikacji poważne limity przeznaczono na rozbudowę kabli dalekosiężnych.

Ogólny przebieg wykonawstwa inwestycyjnego przedstawia się następująco:



Rys. 1. Wykonawstwo inwestycyjne Służby Elektrotechnicznej w latach 1951 i 1950

Krzywe wykonawstwa nie są zadowalające. Wykazują one największe nasilenie robót w II półroczu każdego roku. Byłoby wskazane, aby główne nasilenie robót miało miejsce w II i III kwartale, pozwoliłoby to bowiem zakończyć większość robót przed okresem przewozów jesiennych. Niski procent w II kwartale 1951 r. spowodowany jest późnymi dostawami materiałowymi.

Ogólnie analizując, można stwierdzić, że przy wykonaniu planu inwestycyjnego w roku 1951 napotkano na następujące trudności, które w roku 1952 powinny być jak najenergiczniej zwalczane:

1) Częste zmiany założeń ruchowych i wynikająca stąd konieczność przebudowy urządzeń bezpieczeństwa ruchu pociągów. Zmiany te

wynikają zazwyczaj nagle w okresie, gdy plan inwestycyjny na rok następny jest już gotowy, a niejednokrotnie w okresie, gdy plan ten jest realizowany. Zachodzi więc konieczność przemiany planowych robót na korzyść robót doraźnych, bezspornie potrzebnych, ale nie przewidzianych. Sprawa ta wymagałaby albo zharmonizowania tych robót w czasie, albo zapewnienia Służbie Elektrotechnicznej możliwości posiadania pewnego funduszu rezerwowego.

2) Zbyt wysoki procent robót, wykonywanych sposobem gospodarczym, co ilustruje poniższa tabela.

Wyszczególnienie	1950 r.	1951 r.	1952 r.
	gosp. zlec.	gosp. zlec.	gosp. zlec.
Ogółem Służba			
Elektrotechniczna:	83,9 16,1	77,4 22,6	59,9 40,1

Co prawda z roku na rok przerób wzrasta, jednak procent robót gospodarczych jest jeszcze zbyt wysoki. Powoduje to, że jednostki wykonawcze Służby Elektrotechnicznej, pochłonięte wykonawstwem tak poważnych zadań inwestycyjnych, w niedostatecznym stopniu koncentrują swoją uwagę na należytych utrzymaniu urządzeń już istniejących. W roku 1952 powstały poza tym zadania, spowodowane tym, że warsztaty zmuszone były przejąć część produkcji urządzeń zabezpieczenia ruchu pociągów, których w przemyśle nie dało się ulokować. Nasuwa się więc konieczność rozbudowy potencjału produkcyjnego przedsiębiorstw wykonawstwa inwestycyjnego, aby w możliwie jak najszybszym czasie mogły one przejąć gros robót inwestycyjnych, umożliwiając tym samym Służbie Elektrotechnicznej zajęcie się właściwym utrzymaniem urządzeń.

3) Obecnie przyjęty sposób planowania inwestycji i sprawozdawczości z wykonania planu, moim zdaniem, utrudnia operatywną działalność Departamentu Elektrotechnicznego na odcinku inwestycji. Wnioski są zestawiane wg linii kolejowych. Ujęte są w nich roboty wszystkich służb, podobnie sporządzana jest sprawozdawczość. Zarówno wnioski, jak i sprawozdawczość, kierowane są po pionie inwestycyjnym do Departamentu Inwestycyjnego. System ten poważnie utrudnia korzystanie z nadsyłanych materiałów poszczególnym departamentom branżowym. Wydaje się, że poprzedni system operowania limitami poszczególnych służb, zestawianie wniosków, jak i sprawozdawczości, byłby znacznie korzystniejszy.

Wzrost zadań Służby Elektrotechnicznej na odcinku utrzymania urządzeń w porównaniu z rokiem 1950 przedstawia się następująco:

Wyszczególnienie:	1950 r.	1951 r.	1952 r.	Wskaźnik wzrostu zadań na rok 1952 w stosunku do roku — 1951
Zabezp. ruchu poc.	100	106,6	119,9	112
Telekomunikacja	100	107,1	122,7	114
Energetyka	100	111,1	124,7	112
Ogółem	100	108,4	122,5	113

W planie na rok 1951 zapewniono wszystkie środki, aby plan utrzymania robót mógł być wykonany, jednak należy stwierdzić, że konserwacja urządzeń nie była w 100% tak wykonana, jak tego technika urządzeń wymaga. Powody tego stanu rzeczy były następujące:

1) Brak kwalifikowanego personelu

Co prawda przydzielone etaty na rok 1951 były wystarczające, jednak z braku fachowców etaty te nie zostały w pełni wykorzystane. Ponadto z uwagi, że w inwestycjach dał się odczuć jeszcze większy brak personelu, przerzucano pracowników eksploatacji do robót inwestycyjnych. Należy podkreślić, że urządzenia Służby Elektrotechnicznej wymagają wysokich kwalifikacji od personelu utrzymującego te urządzenia.

Pomimo położenia dużego nacisku na szkolenie personelu (2,66% ogólnej ilości dniówek pochłaniało szkolenie), jednak nie udało się wyrównać braków.

Rok 1952 w Służbie Elektrotechnicznej jest rokiem walki o polepszenie utrzymania powierzonych jej urządzeń.

Przeprowadzone narady na różnych szczeblach wykazały pewne możliwości, które złągodzą ostrość zagadnienia.

Z wniosków tych Służba Elektrotechniczna skorzysta w roku 1952. Podniesienie ponadto współzawodnictwa i racjonalizatorstwa, jeszcze większe ich uaktywnienie da z całą pewnością pozytywne rezultaty.

2) **Zagadnienie materiałowe** w pionie Służby Elektrotechnicznej jest szczególnie ostre z uwagi na to, że służba korzysta z dużej ilości materiałów deficytowych oraz materiałów, otrzymywanych z importu. Jednak i na tym odcinku analiza 1951 roku umożliwia wyciągnięcie takich wniosków, które częściowo poprawią sytuację w roku 1952.

W roku 1952 postanowiono pracowników całego pionu zmobilizować do większej rzutkości w walce o wykonanie planu, w walce o polepszenie jakości utrzymania, zwiększenia wydajności pracy i zmniejszenia kosztów własnych.

Reasumując omawiane zagadnienia, można stwierdzić:

1) Plan Inwestycyjny roku 1951 w niektórych pozycjach nie został wykonany — limity, jak i wykonawców przerzucano do innych pozycji planu, które zostały wykonane z nadwyżką.

2) Plan Inwestycyjny roku 1952 nakłada na Służbę Elektrotechniczną bardzo poważne zadania. Do wykonania tego planu muszą być zmobilizowane wszystkie czynniki, które stoją do dyspozycji Służby.

3) Analiza wyników eksploatacji wykazuje, że stan utrzymania urządzeń musi ulec poprawie. Brakowi personelu należy zaradzić drogą podniesienia wydajności pracy, usprawnieniem organizacji remontów, zmniejszeniem ilości godzin efektywnie nieprzepracowanych oraz podniesieniem kwalifikacji pracowników.

Zasady usprawnienia prac nad Planem Inwestycyjnym PKP na rok 1952 w świetle doświadczeń z roku 1951

Mgr inż. ALEKSANDER NOWAKOWSKI

Artykuł niniejszy omawia, na podstawie doświadczenia z roku 1951 oraz uchwały Prezydium Rządu z 28 grudnia 1951 r. zasady, na jakich plan inwestycyjny PKP na rok 1952 powinien być opracowany i realizowany, aby mógł zapewnić największe korzyści gospodarce narodowej.

Plan Inwestycyjny, będący integralną częścią Narodowego Planu Gospodarczego i z jego potrzeb wynikający, jest obok planu produkcji przemysłowej podstawowym elementem systematycznie rozwijającego się życia gospodarczego kraju.

Plan Inwestycyjny resortu kolei na 1952 rok, trzeci rok Planu 6-letniego, jest najściślej powiązany z Narodowym Planem Gospodarczym i, zgodnie z prawem socjalistycznej repro-

dukcji rozszerzonej, stanowi dalszy wzrost wielkości zadań w stosunku do 2 poprzednich lat.

Zadania postawione kolei w P. I. 1952 r. wskazują wyraźnie na konieczność przeprowadzenia głębokiej analizy, w celu ujawnienia mogących powstać trudności i zaburzeń w toku realizacji planu oraz stworzenia i zabezpieczenia odpowiednich warunków dla jego realizacji.

Przystępując do analizy P. I. 1952 r. u progu jego realizacji, musimy zwrócić uwagę na sze-

reg zasadniczych przemian natury organizacyjnej, które mają dokonać się w roku bieżącym, aby osiągnąć wykonanie najistotniejszych, podstawowych przed nami zadań, w pełnym ich zakresie

Na tle wyników realizacji planów inwestycyjnych z lat ubiegłych wzbogaciliśmy się o jeszcze jedno duże doświadczenie o niezwykle doniosłym znaczeniu. Doświadczenie to wykazuje bowiem, że przeprowadzane dotychczas analizy planów rocznych z reguły odbywały się w okresach jego pełnej realizacji, tj. najwcześniej w miesiącach lipcu—sierpniu. Doświadczenie to uczy nas dalej, że tak późno przeprowadzane analizy były jedną z przyczyn stałej płynności planu i jednocześnie powodowały znaczne odchylenia od jego pierwotnych ustaleń, uniemożliwiając tym samym osiągnięcie koniecznych zadań, wyznaczonych w planie rocznym.

To szkodliwe zjawisko dla całokształtu gospodarki narodowej powstawało na tle niedostatecznego przygotowania Planu Inwestycyjnego w okresie jego opracowywania. Pracownicy zarówno pionu inwestycyjnego, jak i komórek organizacyjnych planowania ogólnego, powinni dokładnie zdawać sobie sprawę z tego, jak wielką należy przywiązywać wagę do prac w okresie sporządzania Planu Inwestycyjnego. Od wartości bowiem włożonego wysiłku na etapie tworzenia się planu zależne są wyniki walki o jego późniejszą realizację.

Jednym z podstawowych warunków pełnej realizacji planu jest jego tzw. sztywność. Sztywność planu osiąga się dzięki wprowadzeniu do niego tylko tych tytułów inwestycyjnych, które zaopatrzone są w pełną dokumentację techniczną z jednej strony, z drugiej zaś strony przez opracowanie realne, tzn. w oparciu o bilans zaopatrzenia materiałowego, zapewniający dostawy urządzeń i sprzętu oraz przez zabezpieczenie wykonawstwa inwestycyjnego.

Pomimo że już w okresie budowy Planu Inwestycyjnego na rok 1952 postulat wyższej jakości prac przygotowawczych doprowadził do konieczności wybitnego zaostrożenia warunków włączenia zgłoszonych potrzeb inwestycyjnych do planu, to jednak zaobserwowano obecnie, że do zatwierdzonego już planu przedostały się tytuły, wśm. ich składniki, o których z góry można powiedzieć, że podważaia zasadę „sztywności” planu. W dążeniu do uzyskania stabilizacji planu, a tym samym do osiągnięcia maksymalnych efektów gospodarczych przez oddanie jak największej ilości obiektów do użytku, konieczne jest przeniesienie wnikiwej analizy P. I. 1952 r. już na samym początku jego realizacji, tj. w I kwartale rb., a nie dopiero w III kwartale, jak to dotychczas czyniono.

Wynikiem tej analizy powinno być osiągnięcie starannego zbilansowania Planu Inwestycyjnego z możliwościami:

- a) zaopatrzenia materiałowego,
- b) wykonawstwa,
- c) zaopatrzenia w sprzęt i maszyny.

Uchwała Prezydium Rządu Nr. 946 z dn. 23 grudnia 1951 r. o stabilizacji Planu Inwestycyj-

nego nakłada na inwestorów obowiązek dokonania kontroli planu w kierunku oczyszczenia go z zadań lub nakładów, które dostały się przypadkowo i bez dostatecznego przygotowania i potrzeby, albo też obciążają robotami, mogącymi utrudnić wykonanie podstawowych i ważnych inwestycji.

Akcja taka została już podjęta i trwać będzie nieprzerwanie do końca 1-go kwartału rb.

W związku z tym, należy zaznaczyć, że na komórkach służby inwestycyjnej ciąży obowiązek sumiennego współdziałania w kierunku stabilizacji planu, jako podstawowego warunku dla uzyskania jego pełnej realizacji.

Uchwała Prezydium Rządu powzięta została na tle analizy przebiegu P. I. 1951 r. i ma na celu ochronę Planu Inwestycyjnego przed grożącymi mu szkodliwymi perturbacjami, powodującymi z reguły duże niedociągnięcia w planie oddawania inwestycji do użytku.

Plan ten jest, jak wiadomo, podstawowym i kierującym elementem w działalności inwestycyjnej. Po ustaleniu zadań rzeczowych i finansowych w oparciu o urealnione kosztorysy powstaną znaczne utrudnienia w dokonywaniu jakichkolwiek bądź zmian. Zmiany zadań rzeczowych i finansowych będą następnie dozwolone tylko w wyjątkowych przypadkach i wyłącznie na podstawie uchwały Prezydium Rządu. Wyjątek stanowić będą drobne przeniesienia, wywołane potrzebą urealnienia kosztorysów i to w granicach nie większych niż 5%.

Ponadto uchwała obciąża odpowiedzialnością osobistą inwestora za przekroczenie zadań finansowych i rzeczowych, wykonawcę zaś — za przekroczenie zadań rzeczowych i finansowych, niezgodnych z umową i harmonogramem zakresu robót.

W toku realizacji P. I. 1952 r. nie może więc powtórzyć się zjawisko tak często dokonywanych operacji, tzw. „virements”, zwłaszcza we własnym zakresie za pomocą planów realizacji, gdzie zmian finansowych w ciągu 1951 r. dokonywano niemal na wszystkich składnikach poszczególnych tytułów inwestycyjnych.

Na tle tej uchwały rysują się rażące mankamenty w okresie sporządzania Planu Inwestycyjnego, które świadczą o niestosowaniu się inwestorów do wytycznych Rządu z tego okresu.

Uchwałą Prezydium Rządu Nr. 477 z dn. 18 lipca 1951 r. ustanowiono zasadę, że niezbędnym warunkiem włączenia inwestycji do planu jest posiadanie dokumentacji technicznej w ustalonych terminach, odpowiednio do kolejności każdej z faz. Stosowanie ulg w tym zakresie jest dozwolone tylko za zgodą Prezydium Rządu.

Od chwili podjęcia tej tak ważnej decyzji Rządu w kierunku stworzenia warunków prawidłowego planowania, wykonywania i kontroli inwestycji, obserwujemy dalszą troskę państwa o usunięcie dotychczasowych błędów w działalności inwestycyjnej i o nastawienie aparatu inwestycyjnego do coraz łatwiejszego pokonywania trudności przy realizacji corocznie wzrastających zadań rzeczowych 6-letniego Planu Inwestycyjnego.

W celu przyspieszenia procesu produkcyjnego w dziedzinie prac nad dokumentacją techniczną w resorcie kolei stosowane są ulgowe warunki dla opracowania poszczególnych faz dokumentacji technicznej, ujęte w zarządzeniach Ministra Kolei z dnia 15 września 1951 r. w odniesieniu do projektów wstępnych oraz z dn. 19 listopada 1951 r., dopuszczające opracowywanie uproszczonego projektu technicznego zamiast projektu wstępnego, jednak z warunkiem sporządzenia kosztorysu szczegółowego.

Konieczność posiadania kosztorysu szczegółowego w okresie znacznie wyprzedzającym termin rozpoczęcia robót ma swoje głębokie uzasadnienie w ekonomice inwestycyjnej w ogóle, a w szczególności:

- a) w okresie sporządzania Planu Inwestycyjnego,
- b) w okresie organizacji i przygotowania do robót,
- c) w okresie wykonywania robót,
- d) stanowi potężną broń w walce przeciw naruszeniu dyscypliny finansowej, a ponadto zapewnia spokojny przebieg realizacji Planu Inwestycyjnego i jego podstawowych elementów, tj. planu rzeczowego, planu finansowego i planu oddawania inwestycji do użytku.

Zdajemy sobie sprawę wszyscv, że naiczułsza i najsłabsza strona aparatu projektującego w resorcie kolei jest kosztorysowanie w ogóle, a zwłaszcza opracowywanie kosztorysów szczegółowych i jednocześnie uświadamiamy sobie, jak wielkie znaczenie powinniśmy do nich przywiązywać, aby uniknąć stale powtarzających się kłopotów w planowej realizacji rocznych zadań inwestycyjnych. Ten bodaj najsłabszy odcinek naszej pracy na progu realizacji P. I. 1952 r. wymaga natychmiastowego podjęcia najsilniejszych środków zaradczych w kierunku radykalnej zmiany i poprawy zagrożonej sytuacji.

Departament Inwestycji przy współpracy innych Departamentów MK podjął już akcję, mającą na celu uzyskanie bliżej sprecyzowanych podstaw kosztorysowania w oparciu o normatyw kosztorysowe, materiałowe i projektowe. Wyniki dotychczasowej działalności inwestorów w tej dziedzinie wykazują szereg braków i dlatego zachodzi konieczność uporządkowania metod i podniesienia jakości kosztorysowania. W tym celu opracowano wytyczne i podstawy do kosztorysowania w budownictwie kolejowym. Wielce pomocnymi w pracach planowania zaopatrzenia materiałowego okazały się wydane z wielkim nakładem prac tzw. wzory pomocnicze wskaźników zużycia materiałowego dla kilkunastu rodzajów budownictwa kolejowego. Prace te stanowią zapoczątkowanie wielkiego dzieła i będą kontynuowane oraz pogłębiane w ciągu bieżącego roku i lat następnych.

W celu osiągnięcia oczekiwanych rezultatów i wwiązania się z całą sumiennością z nałożonych na nas obowiązków, szczególną wagę należy przywiązywać do przyspieszenia trybu zatwierdzania opracowanej dokumentacji technicznej przez Komisję Oceny Projektów Inwesty-

cyjnych na każdym jej szczeblu. Na tle dotychczasowych wyników pracy KOPI u inwestorów dało się zaobserwować nader częste przewlekanie w załatwianiu spraw, pomimo naglącej potrzeby przystąpienia do realizacji budowy. Mam tu na uwadze dość liczne zastrzeżenia i nieporozumienia, wynikające głównie z nieprzestrzegania wielokrotnie podkreślanego obowiązku *wzajemnego kontaktowania się między projektującym a inwestorem w toku opracowywania projektu*. Przestrzeganie tej kardynalnej zasady w dużym stopniu usprawni przebieg zatwierdzenia dokumentacji technicznej i niewątpliwie skróci czas jej opracowania i podniesie jej wartość.

Dużym postępem w kierunku przyspieszenia trybu zatwierdzenia dokumentacji technicznej stało się zdecentralizowanie kompetencji w tym zakresie w odniesieniu do budów rozpoczynanych w 1952 r. przez przeniesienie uprawnień na inwestorów głównych na mocy zarządzenia Ministra Kolei z dnia 17 listopada 1951 r.

Szybkie i planowe tempo realizacji P. I. 1952 roku wymaga stworzenia odpowiednich warunków dla zabezpieczenia i utrzymania potencjału aparatu wykonawczego. Warunki te są w bezpośredniej zależności od:

- a) terminowego zaopatrzenia w dokumentację techniczną,
- b) organizacji terenu budowy,
- c) zapewnienia odpowiedniej dyspozycyjności materiałem i sprzętem mechanicznym oraz środkami transportowymi,
- d) wykorzystania warunków, sprzyjających werbunkowi załogi pracowniczej.

W świetle zarządzenia przewodniczącego PKPG nr 290 z dnia 20 lipca 1951 r. należy ustalić terminy opracowania dokumentacji technicznej z takim wyliczeniem, aby dokumentacja mogła być dostarczona wykonawcy robót na 2 miesiące przed ich rozpoczęciem. Warunek ten stawia inwestorów w bardzo trudnej sytuacji, z uwagi na wciąż jeszcze zbyt powolne tempo opracowywania dokumentacji technicznej. Wiemy jednak, że znaczne rozszerzenie zadań do wykonania w P. I. 1952 r. w stosunku do lat ubiegłych wymaga odpowiedniej ilości czasu dla właściwego przygotowania się i racjonalnej organizacji robót przez przedsiębiorstwa budowlano-montażowe i własne brygady robocze.

Postanowienia Rządu i na tym odcinku mają na celu zabezpieczenie w znacznym stopniu realności wykonania zadań P. I. 1952 r.

Jednym z podstawowych warunków prawidłowego wykonania zadań planowych jest konieczność zapewnienia dostawy materiałów do budowy i ułożenia harmonogramu robót w powiązaniu z realnymi terminami i możliwościami zaopatrzenia oraz jego transportu. Jak wynika z analizy wykonania planu robót budowlano-montażowych za rok ubiegły, trudności w realizacji zadań rysowały się przede wszystkim w dostawie materiałów masowego zużycia, materiałów deficytowych, głównie cementu, co wyraźnie występowało w okresie II i z początkiem III kwartału. Jednak i tutaj stwierdzono w wielu przypadkach niezupełnie właściwą i ce-

lową dyspozycyjność w rozprowadzaniu tych materiałów przez wykonawcę. Błędów tych nie będzie wolno powtórzyć w 1952 r. Sprawa transportu materiałów wymagać będzie również dołożenia większych starań, w celu zapewnienia płynności w dostawach na budowę. Szczególnie na podkreślenie zasługuje wprowadzenie wzajemnych zobowiązań zainteresowanych stron oraz obciążenia odpowiedzialnością za niewykonanie przyjętych na siebie zadań. Ileż to razy bowiem w ub. r. zdarzały się wypadki zahamowania postępu robót z powodu niepodstawiania wagonów lub podstawiania niedostatecznej ich ilości.

Innym, niemniej ważnym warunkiem wykonania wielkich zadań P. I. 1952 r. jest dalsze rozszerzenie rekonstrukcji metod w budownictwie drogą mechanizacji procesów produkcyjnych. To jedno z głównych założeń planu 6-letniego powinno znaleźć szerokie zastosowanie w budownictwie kolejowym. Niewprowadzanie w coraz większym zakresie mechanizacji robót oznaczałoby, jak to określił Generalissimus Stalin — „próbę wyczerpania morza za pomocą łyżeczki do herbaty“.

Znajdujący się w dyspozycji Przedsiębiorstw Robót Kolejowych sprzęt, choć może w niedostatecznej ilości, jednak na wielu budowach nie był produktwnie wykorzystany. Często bowiem spotykaliśmy sprzęt na budowie unieruchomiony. Szybkie tempo budowy wymaga jednak zdecydowanego wkroczenia w kierunku zmiany dotychczasowego stanu rzeczy, a to przez:

- a) rozbudowę baz sprzętowych,
- b) tworzenie ośrodków szkoleniowych dla obsługi zmechanizowanego sprzętu.

Plan zatrudnienia w procesie produkcyjnym organów wykonawstwa inwestycyjnego odgrywa zasadniczą rolę. Jak już wspominaliśmy, powinien on być opracowany w ten sposób, aby można było wykorzystać najbardziej sprzyjające okresy angażowania sił roboczych.

W związku z tym harmonogram pracy nie powinien być ułożony w ten sposób, aby szczyty przypadły na miesiące lipiec—sierpień, bowiem założenie takie z góry gwarantuje niewykonanie planów tych miesięcy, ze względu na występujący zazwyczaj silniejszy wpływ sił roboczych do rolnictwa.

Przystępując do organizacji wykonawstwa robót P. I. 1952 r., należy zwrócić uwagę na szczególnie napięte i ważne odcinki planu wykonawczego. Odcinki te powinny być stale nadzorowane przez zapewnienie najlepszej obsady kadrowej. Wszelkie przewidywane zagrożenia należy natychmiast ujawnić i sygnalizować, w celu zlikwidowania nasuwających się trudności we właściwym czasie.

Podejmowanie wszelkich doraźnych akcji, w celu wzmocnienia zagrożonych odcinków wykonawstwa, musi odpowiadać następującym warunkom:

- a) środki zapobiegawcze muszą być podjęte i zastosowane jednocześnie przez inwesto-

ra i wykonawcę, przy czym inicjatywa obu stron nie może mieć rozbieżności w działaniu,

- b) środki zaradcze bezpośredniego działania muszą być rozważone w powiązaniu z resztą planu i uwzględnieniu wszelkich konsekwencji,
- c) wszystkie posiadane środki i rezerwy własne w meldunkach do wyższych szczebli muszą opierać się na zgodnych, dostatecznie przygotowanych i realnie sprawdzonych materiałach, odnośnie istniejącej sytuacji i proponowanych posunięć.

Realizacja zadań inwestycyjnych 1952 r. i ich finansowanie dokonuje się w oparciu o zarządzenia: Przewodniczącego PKPG i Ministra Finansów z dnia 21 grudnia 1951 r. oraz Ministra Kolei w zakresie stosowania uproszczonej dokumentacji technicznej i przy wprowadzeniu ulgowych terminów w odniesieniu do opracowania projektów technicznych.

Rok 1952 przynosi więc zasadnicze zmiany, mające na celu zapewnienie należytego działania aparatu wykonawstwa inwestycyjnego. Decyzje Rządu, podjęte w kierunku usprawnienia pracy przedsiębiorstw budowlano-montażowych oraz zarządzenia Przewodniczącego PKPG, stwarzające podstawy dla polepszenia warunków realizacji planów i kontroli ich ze strony inwestorów, niewątpliwie są widomą oznaką coraz donioślejszych i istotnych przemian oraz polityki czynników kierujących państwem w dziedzinie przyspieszenia tempa budownictwa socjalistycznego i dalszego pogłębiania ich metod.

Uchwała Prezydium Rządu Nr 915 z dn. 21 grudnia 1951 r. porządkuje odcinki wykonawstwa przez wprowadzenie zasady generalnego wykonawcy robót, co w konsekwencji doprowadzi do poważnego zwiększenia odpowiedzialności za przebieg realizacji planów.

Nie można nie wspomnieć o innych zarządzeniach, które m. in. nakładają obowiązek rozpowszechniania i ścisłego przestrzegania opracowań projektów organizacji robót i dokumentacji pomocniczej, jak harmonogramy itp., czy to w zakresie wykonawstwa, opracowania dokumentacji technicznej, czy też zaopatrzenia materiałowego. Jednym z najbardziej pomocnych czynników w ogólnym nadzorze inwestycyjnym powinna być zasada rozpowszechnienia nadzoru autorskiego.

Osiągnięcia w realizacji Planu Inwestycyjnego w roku bieżącym muszą wyrażać się nie tylko w wykonaniu planu rzeczowego, ale również powinny ujawniać się w wyraźnym postępie na odcinku ekonomizacji procesu inwestycyjnego.

Osiągnięcia te powinny być oparte na zasadzie pogłębiania systemu oszczędnościowego. Pragnę podkreślić na tym miejscu konieczność uświadomienia sobie niezwykle doniosłej wagi, jaką należy przywiązywać do tego zagadnienia, tak najczęściej jeszcze źle i szkodliwie pojmowanego przez ogół aparatu inwestycyjnego. Wprowadzenie systemu oszczędności w budownictwie i dal-

sze jego pogłębianie — to rozpoczęcie nieubłaganej walki o obniżenie kosztów budownictwa. Wyniki tej walki zależą głównie od dokonywania rzeczowego ustosunkowania się kierownictwa tak komórek projektowych, jak i komórek wykonawstwa do zagadnienia kosztów. Zorganizowanie właściwej kontroli kosztów własnych budowy poszczególnych obiektów i porównywania ich z ustaloną uprzednio wartością kosztorysową — powinno być wprowadzone w 1952 r. w aparacie inwestycyjnym.

W roku 1952 będą sukcesywnie przeprowadzane zmiany organizacyjne w pionie inwestycyjnym, mające na celu:

- a) ustalenie zakresu, warunków i obowiązków nadzoru inwestycyjnego,
- b) usprawnienie zaopatrzenia budów w dokumentację techniczną, opracowywaną przez Biura Projektów, jak i własne komórki projektowe inwestora,
- c) polepszenie warunków pracy aparatu inwestycyjnego.

W roku 1952 dla ustalenia dokładniejszej bazy programowania zostaną zakończone prace nad pogłębieniem i ostatecznym sformułowaniem planu 6-letniego Inwestycyjnego całego resortu kolei.

Już w pierwszej połowie bieżącego roku zostaną sformułowane i wstępnie zatwierdzone założenia generalne potrzeb inwestycyjnych dla rozwoju gospodarczego poszczególnych dziedzin gospodarki kolejowej.

Wymownym wyrazem dalszego pogłębiania metod planowania w porównaniu do lat ubiegłych jest m. in. wprowadzenie obowiązku przestrzegania kolejności etapów planowania. Począwszy bowiem już od m. lutego br., Służba Inwestycyjna przystąpiła do opracowania projektu planu 1953 r., przy czym przygotowania opierają się na bardziej sprecyzowanych i sprawdzonych kryteriach eksploatacyjnych oraz na kompleksowym badaniu i ujęciu potrzeb inwestycyjnych. Pierwszy etap planowania—to obowiązek posiadania zatwierdzonych założeń projektów.

Ponieważ w 1952 r. obowiązywać będzie wykonanie pełnej dokumentacji technicznej dla potrzeb Planu 1952 r., wymaga to:

- 1) niezwłocznego ustalenia programu wykonania dokumentacji technicznej,
- 2) niezwłocznego dopełnienia potrzebnych umów i udzielenia wykonawcom projektów odpowiednich zleceń,
- 3) szybkiego i wnikliwego opracowania założeń do projektów,
- 4) niezwłocznego dopełnienia czynności lokalizacyjnych,
- 5) przeprowadzenia zatwierdzeń wszystkich faz opracowanej dokumentacji w terminie do dnia 1 listopada 1952 r.

Niezwłocznemu uporządkowaniu podlega odcińnię zlecenia dokumentacji technicznej. Stwierdzono bowiem, że zlecenie dokumentacji państwowym organizacjom projektowym odbywa

się w atmosferze „przechwytywania” jak największej ilości projektów do wykonania we własnym zakresie inwestorów (DOKP). Taki stan rzeczy jest sprzeczny z zasadniczymi wytycznymi Departamentu Budownictwa PKPG i utrudnia zorganizowanie biur projektowych na zasadach racjonalnej gospodarki. Zlikwidowanie tego stanu rzeczy musi nastąpić w ciągu br. Równocześnie biura projektowe powinny spotkać się z rzeczowymi i uzasadnionymi wymaganiami inwestorów w zakresie terminowości i jakości opracowań dokumentacji, podczas gdy inwestorzy powinni w stosunku do wykonawców tych opracowań okazać praktyczną gotowość wywiązywania się terminowo i w pełni ze swych obowiązków w zakresie postępowania ze sprawami umów, uzgodnień, korespondencji, finansowania, odbioru dokumentacji itp.

Opracowane projekty typowe powinny przejść pełną ocenę i produktywną krytykę inwestorów, której wyniki powinny być z ufnością wykorzystywane. Pierwsze doświadczenia z ich wykorzystania powinny być skrupulatnie przekazywane projektantom dla dalszego usprawnienia rozwiązań typowych.

Niewątpliwie usprawnienia, wynikające z wprowadzonych w życie uproszczeń w opracowaniach dokumentacji i systemie jej zatwierdzenia, powinny dać wyraźne rezultaty, jednak nie mogą one osłabiać czujności inwestorów, obowiązanych do przestrzegania jakości i wszelkich niezbędnych wartości opracowań technicznych.

Wszystkie sposoby i środki działania pionu inwestycyjnego w roku bieżącym powinny zmierzać w kierunku:

- a) obowiązkowego dotrzymania terminów oddania obiektów do użytku i wykonania zakreślonego planu rzeczowego,
- b) operatywnego wykrywania i reagowania na trudności,
- c) dążenia do samodzielnego pokonywania przeszkód w realizacji planu,
- d) podniesienia poziomu koordynacji działania pomiędzy komórkami podległymi i współpracy z równorzędnymi,
- e) zwiększenia wysiłków o obniżenie kosztów budownictwa (oszczędności na materiałach, czasie pracy i rozwiązaniach technicznych),
- f) umocnienia systemu organizacyjnego i techniki pracy służby inwestycyjnej.

Przygotowanie się wszystkich komórek organizacyjnych całego aparatu inwestycyjnego resortu kolei do realizacji Planu Inwestycyjnego 1952 r. oraz do opracowania projektu P. I. 1953 roku wg zasad i ustaleń niniejszego artykułu, przy stale wzrastającym zrozumieniu i nabytym doświadczeniu pracowników pionu inwestycyjnego, pozwalają przypuszczać, że wykonanie zadań inwestycyjnych w bieżącym roku przebiegnie planowo i będzie stanowiło dalszy wielki wkład w dzieło budowy i umocnienia Polski Ludowej, dźwigając na wyższy poziom Polskie Koleje Państwowe.

Analiza gospodarki parowozowej w roku 1951

Mgr inż. HENRYK BŁASZCZYK

W każdej dziedzinie gospodarki administratorzy powinni przeprowadzać szczegółową analizę za zamknięte okresy pracy kierowanego przez nich przedsiębiorstwa.

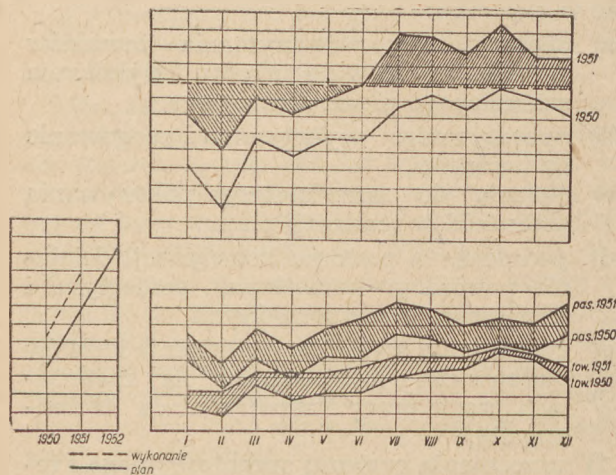
Celem tej analizy jest wyszukanie niedociągnięć, rozpatrzenie przyczyn, które spowodowały obniżenie planowej produkcji, wyszukanie środków gwarantujących uniknięcia powtórzenia się błędów na przyszłość, a wreszcie ustalenie lepszych metod pracy zapewniających produkcję tańszą pod względem nakładu pracy i potrzebnych środków oraz lepszą w znaczeniu osiągnięcia wyższej jakości technicznej. Zamkniętym okresem czasu analizy, do której przystępujemy, jest r. 1951, a treścią — gospodarka parowozowa.

Z kolejności więc, przystępując do analizy parowozowej, rozważyć należy każde z ogniw, składających się na jej całość.

I. ZAKRES WYKONANEJ PRACY

W r. 1951 parowozy PKP wykonały przebieg większy od zaplanowanego o 4,2%. W porównaniu z przebiegiem, wykonanym w r. 1950, osiągnięto wzrost o 7,8%. Jeżeli chodzi o obciążenie pracą poszczególnych miesięcy r. 1951, to, jak podaje wykres nr 1, szczyty wystąpiły w miesiącach lipcu, sierpniu i największy w październiku.

Charakterystyczne jest, że w r. 1950 te same miesiące posiadają szczytowe obciążenie, że wreszcie krzywa wykonanych w r. 1951 par. km pozostaje niemal równoległa do krzywej z r. 1950 i została jak gdyby przesunięta tylko z powodu większej pracy w przekroju każdego miesiąca roku sprawozdawczego.



Rys. 1. Praca w parowozokilometrach, wykonana w latach 1951 i 1950

Jeżeli na wykresie przeprowadzimy linię przeciętną pracy miesięcznej parowozokilometrów, obliczonej z przebiegu całorocznego, to zauważymy łatwo dwie odcinające się części krzywej. Jedna część biegnąca poniżej linii przeciętnej, do której zaliczyć należy pracę w miesiącach styczniu, lutym, marcu, kwietniu i maju; druga — nad linią obejmuje miesiące drugiej połowy roku, poczynając od lipca. Miesiąc czerwiec stanowi ten punkt podziału i praca w tym miesiącu utrzymuje się na wysokości przeciętnej miesięcznej, wyprowadzonej z pracy całorocznej.

Analogia charakteru krzywej, wykreślonej dla miesięcy roku sprawozdawczego, z krzywą roku poprzedniego 1950 pozwala postawić wniosek, że praca roczna służby mechanicznej ma swoje dwa zasadnicze okresy. Pierwszy o mniejszym nasileniu pracy dla pierwszych pięciu miesięcy każdego roku, a drugi o większym nasileniu, przypadający na drugie półrocze. W taki sposób rozłożone zadania przewozowe wymagają odpowiedniego zaplanowania środków, tj. potrzebnego taboru, zmobilizowania sił ludzkich, koniecznych dla zapewnienia produkcji, a więc ogólnie — przygotowania się służby mechanicznej do rzeczywistych warunków pracy.

Jeżeli przeanalizujemy parowozokm oddzielnie dla ruchu pasażerskiego i towarowego, podane w dolnej części wykresu, to zauważymy, że szczyty dla ruchu pasażerskiego przypadają na miesiąc lipiec, sierpień i grudzień, a dla ruchu towarowego tylko na miesiąc październik. Stąd wnioskować należy, że szczyty letnie daje wyłącznie ruch pasażerski, a szczyty październikowe głównie ruch towarowy (przewozy jesienne).

Jeżeli przeanalizujemy parowozokm oddzielnie dla poszczególnych dyrekcyj, daje pogląd podana poniżej tabela, w której przebieg Dyrekcji Olsztyńskiej przyjęto jako 1,0.

	Przebieg ogólny w r. 1951	Wzrost przebiegu w r. 51 do r. 50 w %
Warszawa	1,6	+ 0,2%
Lublin	1,7	+ 9,2%
Kraków	2,2	+ 11 %
Katowice	4,1	+ 9,5%
Łódź	2,9	+ 4,5%
Wrocław	2,6	+ 5 %
Poznań	2,5	+ 4,7%
Szczecin	1,4	+ 10,3%
Gdańsk	3,0	+ 4,9%
Olsztyn	1,0	+ 18,5%

Największy wzrost pracy w roku sprawozdawczym w porównaniu do roku 1950 wykazała Dyrekcja Olsztyńska, ok. 18,5%, a najmniejszy Poznańska i Łódzka — 4,5%.

Analiza ilości wykonanych parowozokm w poszczególnych DOKP wykazuje ponadto, że wielkość produkcji w dyrekcjach stanowi zbyt dużą rozpiętość. Jeżeli parowozokm, wykonane przez parowozy Dyr. Olsztyńskiej, oznaczymy liczbą 1, to wielkość pracy innych dyrekcyj jest znacznie większa, a dla najwięcej obciążonej pracą Dyrekcji Katowickiej wynosić będzie 4,1 takich samych jednostek.

Ogólny iletan taboru parowozowego na PKP, jak również iletan rozporządzalny, stojący do dyspozycji dla wykonania parkm, był zapewniony z nadwyżką.

II. ROZPORZĄDZALNE ŚRODKI

Jeżeli chodzi o bliższe określenie przydatności dla pracy pociągowej zapasu, to stwierdzić należy, że większość parowozów stanowiły serie średniej mocy Tr 203, Tr 20, Tr 21, a w małej stosunkowo ilości były parowozy ciężkiego typu Ty 4.

Ilościowo iletan parowozów był przygotowany z nadmiarem.

Administracja na szczeblach wykonawstwa, posiadając nadmiar parowozów, nie przestrzegała ściśle zasady użycia właściwego parowozu dla odpowiedniego rodzaju pracy. Stwierdzono przypadki zastosowania parowozów serii Ty 2 do pracy manewrowej na jednym z węzłów przy posiadaniu w zapasie parowozów Tr 20 i zgłaszano

pozorny brak parowozów do pracy pociągowej właśnie serii Ty 2. Okazało się, że parowozy Tr 20 z zapasu równie sprawnie wykonywały i wykonują pracę manewrową, a zwolnione z tej pracy parowozy Ty 2 zwiększyły ilość na potrzeby pracy pociągowej.

W ilostanie rozporządzalnym parowozowym znajduje się nadmiernie duża ilość typów parowozów — kilkadziesiąt serii. Każda z nich posiada nie tylko różną charakterystykę pociągową, lecz i różne naciski osiowe w granicach od 14 do 20 ton. Zważywszy, że i linie pod względem nawierzchniowym i mostowym posiadają również szeroki wachlarz dopuszczalnego nacisku na szyny, elastyczność w zastosowaniu parowozów jest skrepowana, tj. dopuszczalność kursowania parowozów ograniczona.

Uzupełnić wreszcie należy, że służba ruchu, biorąc pod uwagę wzrastające z roku na rok przewozy, dąży do zwiększenia ciężaru pociągu i szybkości jazdy.

Słuszne postulaty służby ruchu tym więcej utrudniają sytuację w gospodarce parowozowej. Parowozy posiadane, zwłaszcza starszego pochodzenia, nie tylko są słabszej mocy, lecz posiadają stosunkowo małą najwyższą dozwoloną szybkość konstrukcyjną (Tw 12 szybkość 50 km/godz.). Parowozy Tr 201, Tr 203, pracujące od niedawna w ruchu pasażerskim, ze względu na ograniczoną szybkość konstrukcyjną 65 km/godz., wypadają stopniowo z pracy w ruchu pasażerskim, a do ciężkiej pracy pociągowej w ruchu towarowym, ze względu na moc, są za słabe. Przed służbą mechaniczną wyrasta w sposób specjalnie zaostrożony sprawa zrewidowania pracy trakcyjnej na wszystkich odcinkach, aby bez uszczerbku dla dobra produkcji wykorzystać w pierwszej kolejności parowozy średnich i lżejszych typów, kosztem pracujących Ty 2, Ty 23 i innych. Zarządzenie w tej sprawie zostało wydane w ubiegłym roku, jeszcze przed przewozami jesiennymi. W perspektywie na najbliższą przyszłość, tj. na rok 1952, sprawa ta wymaga, jak już zaznaczono, specjalnego dopilnowania i sumiennego wykonania tego zarządzenia. Nie można pogodzić się z fałszywą tezą uzupełnienia pokrycia parowozów na zapotrzebowanie tylko z ilostanu nowobudowanych przy utrzymywaniu w zapasie parowozów starszych typów, a mogących pracować dla produkcji sieci PKP, wzgl. dla innych przedsiębiorstw państwowych.

III. KONSERWACJA PAROWOZÓW

Założenia planu napraw parowozów na rok 1951 przewidywały, że przez wprowadzenie nowego rodzaju naprawy okresowej, zwanej naprawą rewizyjną i utrzymanie sztywnego przebiegu pomiędzy tymi naprawami oraz wykonanie napraw średnich i głównych, stan techniczny parowozów zostanie postawiony na należytym poziomie. Zaplanowane naprawy miały podnieść potencjał techniczny parku parowozowego, niezależnie od wprowadzenia do pracy jednostek nowobudowanych. (Tkt 48, Ol 49).

Zaplanowane naprawy zostały niemal w 100% zrealizowane, a w jaki sposób wykonanie tych napraw wpłynęło na sytuację ogólną, wykaże analiza ilostanu chorego taboru.

W przekroju roku 1950 obniżono ilość chorych parowozów o 17%. W roku 1951 nastąpiła dalsza poprawa, wyrażająca się obniżeniem procentu parowozów chorych o 16,8%.

Ilostan chorych parowozów stanowią dwie składowe, a mianowicie parowozy w naprawie i parowozy w oczekiwaniu napraw. Na obniżenie procentu chorych wpłynęła każda z tych składowych. Otóż w ilości parowozów, będących w naprawie, zmniejszenie chorych nastąpiło o 4,9%, w oczekiwaniu napraw o 11,5%.

Dalsza analiza wykazuje, że w ilostanie parowozów w oczekiwaniu napraw zmniejszenie nastąpiło głównie

i niemal wyłącznie w pozycji parowozów oczekujących naprawy głównej. Wynik ten osiągnięto przez wykreslenie z inwentarza parowozów, nie nadających się do pracy i do naprawy, jak również przez ustawienie parowozów do napraw w zakładach naprawczych.

Specjalną uwagę zwrócić należy na ilostan parowozów chorych w naprawie. Otóż rezultaty już podane wyżej wykazały, że w grupie tej nastąpiła poprawa, tj. zmniejszenie % chorych o 4,9. Rozważanie każdej pozycji tej grupy wykazuje, że:

1) w naprawie bieżącej żadnej poprawy nie osiągnięto w przekroju całego roku 1951, a nawet w porównaniu z rokiem 1950 stwierdzić należy pogorszenie o 12,6%;

2) pozycje napraw rewizyjnych i średnich razem w końcu roku 1951 wykazują większy procent niż w r. 1950, gdyż w poprzednim roku napraw rewizyjnych nie było;

3) w naprawach głównych nastąpiła wyraźna i znaczna poprawa o 29,6%. Z powyższego widać wyraźnie, że pomimo zasilenia ilostanu taboru roboczego jednostkami odremontowanymi w ilości wystarczającej, stanu technicznego parowozów nie podniesiono do należytego poziomu.

Wysoki procent chorych w naprawie bieżącej przy równoczesnym utrzymywaniu w oczekiwaniu naprawy bieżącej wskazuje wyraźnie, że organizacja tych napraw i konserwacja parowozów w eksploatacji nie stoją na należytych poziomach. Wysoki procent w naprawach rewizyjnych wskazuje wyraźnie na nieopanowanie tego zagadnienia.

Podkreślić należy ogólnie, że utrzymanie wysokiego % chorych w naprawach bieżącej, rewizyjnej i średniej, wytrąca z pracy trakcyjnej poważne ilości parowozów, stanowiących pożądane zapotrzebowanie dla ruchu. Tak wygląda sprawa z analizy wyników ogólnych dla całej sieci PKP. Nie jest ona jednakowa we wszystkich dystryktach. Wystarczy podać kilka ogólnych liczb celem szerszego jej naświetlenia. Otóż są dystrykty jak: Olsztyńska, Łódzka, Warszawska, Gdańska i Poznańska, w których ilość parowozów chorych jest poniżej przeciętnej dla sieci, lecz równocześnie są dystrykty, wykazujące wyższy od przeciętnej % chorych parowozów.

Na tym miejscu wspomnieć należy o walce z kamieniem kotłowym, prowadzonej na PKP głównie metodą „sodafos”. Doswiadczenia osiągnięte wykazały, że stan kotłów parowozowych pod względem zanieczyszczenia kamieniem kotłowym, zawiązując „sodafos”, uległ zasadniczej poprawie. Potwierdzenie tego znajdujemy przy oględzinach kotłów w parowozowniach i opiniach, zgłaszanych przez zakłady naprawcze na podstawie oględzin kotłów, dokonywanych na parowozach, przesyłanych do napraw okresowych.

Zawdzięczając akcji „sodafos”, w roku 1951 zwiększono przebiegi pomiędzy myciami kotłów o 50,3% w stosunku do roku 1950. Największy przeciętny przebieg osiągnęła Dystrykt Gdańska, wykazując przebieg 2,2 razy większy od przeciętnego na całej sieci PKP, a najmniejszy Dyr. Warszawska — 0,66.

Dodatni wpływ stosowanej metody „sodafos” na czystość kotłów bezprzecznie przyczynia się do zmniejszenia ilostanu chorych parowozów w naprawie bieżącej, a jak wykazała analiza, że tego w przekroju roku 1951 nie stwierdzono, to przyczyny szukać należy w braku dostosowania do zwiększonego przebiegu między myciami, planowej organizacji, zapobiegawczych przeglądów technicznych, dokonywanych przez parowozownie, nieopilnowania planowego odstawiania parowozów do przeglądów przez trakcję, należytej konserwacji przez obsługę parowozową, jak również jakości technicznej wykonywanych napraw.

IV. WARUNKI PRACY

Z analizy roku 1951 łatwo wyłuskać można charakterystykę warunków, przy których wykonywana była praca parowozowa. Warunki te stanowiły jak gdyby klimat, w którym służba trakcyjna wykonywała swoją pracę.

Na kształtowanie się tych warunków wywierały swój wpływ różne elementy.

Niektóre węzły na sieci PKP, a w szczególności słabo rozbudowane lub będące w przebudowie, pracują przy wykorzystaniu pełnej zdolności przepustowej, niektóre odcinki linii posiadają przelotność już całkowicie wykorzystaną. W takich przypadkach utrzymanie ruchu na należytych poziomach wymaga szczególnych wysiłków służby ruchu i mechanicznej, należytego poziomu w operatywnym wykonawstwie, utrzymania pełnej i ścisłej współpracy oraz dużej dyscypliny pracy. Doświadczenia roku ubiegłego dowiodły, że w tej dziedzinie osiągnięcia są jeszcze niedostateczne, a to głównie zdecydowało o niekorzystnych obrotach parowozów oraz ich wykorzystaniu.

Potoki ładunków ulegały częstym, rzadko na czas zapowiadany zmianom. Trudno wymagać sztywności w życiu, a więc odrzucać te konieczności. Należy jednak podkreślić, że do zmian trzeba w porę przygotować środki. Nie mogą one mieć charakteru żywiołowego.

Zmiany potoków ładunków lub skoki na tych samych potokach powodowały zwiększenie zapotrzebowania parowozów, dochodzące do 100%. W takich przypadkach ilość czynnych parowozów i potrzebnych drużyn ulegała nadmiernemu wzrostowi. Szczególnie przeszkody napotymano w wyszukaniu potrzebnej ilości drużyn, gdyż przy planowaniu normy personelu brano pod uwagę wielkość pracy przeciętnej dla każdego miesiąca z pracy całorocznej.

Takie warunki zmuszały parowozownie do obsadzenia parowozów dowolną drużyną wbrew zasadzie utrzymania stałych gospodarzy, odpowiedzialnych za stan każdego parowozu. Nie pozostało to bez wpływu na konserwację parowozów.

V. WYKORZYSTANIE PAROWOZÓW

Przebieg dobowy parowozów jest jednym z głównych mierników ich wykorzystania.

Porównując wyniki roku sprawozdawczego 1951 z wykonaniem w roku ubiegłym 1950, stwierdzić należy, że przeciętny przebieg dobowy na sieci PKP uległ zwiększeniu o 3,85%. W poszczególnych rodzajach ruchu analiza wykazuje następujące różnice:

w ruchu pasażerskim zwiększenie	o 7%
„ towarowym zwiększenie	o 1,46%
„ pracy manewrowej zwiększenie	o 1,7%

Porównując wykonanie roku 1951 z planem, należy stwierdzić, że przeciętny przebieg dobowy pozostaje na poziomie niższym od planu o 1,47%.

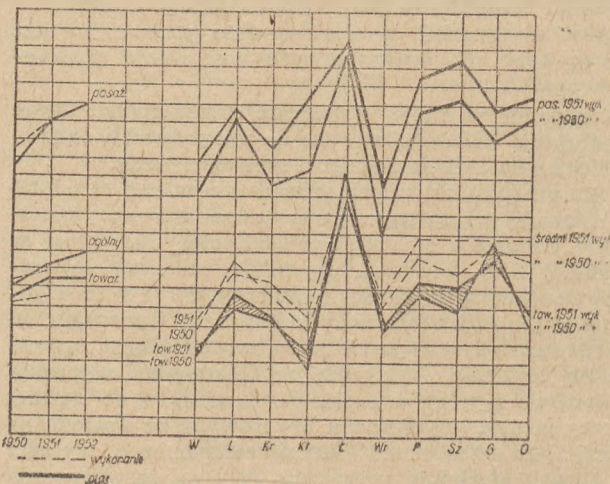
Analiza osiągnięć w poszczególnych rodzajach ruchu wskazuje: w ruchu pasażerskim nieznaczne niedotrzymanie normy o 0,2%, poważne odchylenie od normy w ruchu towarowym, które wynosi 5,7% poniżej normy, a w pracy manewrowej ponad normę 4,4%.

Ogólnie więc na podstawie analizy stwierdzić należy, że wyłączna i zasadnicza przyczyna niedotrzymania przeciętnego przebiegu dobowego związana jest tylko z wykorzystaniem parowozów w ruchu towarowym. Opierając się na posiadanym materiale, łatwo zauważyć, że poprawa przeciętnego przebiegu dobowego w r. 1951 nastąpiła we wszystkich niemal dyrekcjach, a wyjątek stanowią tylko Lubelska i Łódzka. W okręgu Lubelskim obniżono przeciętny roczny przebieg parowozów w 1951 r. o 3,3%. Dalsza analiza wykazuje, że pogorszenie nastąpiło głównie w ruchu towarowym przy równo-

czesnej poprawie przebiegu w ruchu pasażerskim, że wreszcie pogorszenie w ruchu towarowym wynosi 5,2%, w porównaniu z wykonaniem r. 1950.

W Łódzkiej Dyrekcji obniżenie przeciętnego dobowego przebiegu dla wszystkich rodzajów ruchu było bardzo nieznaczne i wynosi 0,58%.

W ruchu pasażerskim Dyrekcja Łódzka wykazała poprawę, a obniżenie wyników nastąpiło tylko w ruchu towarowym o 1,7%, w porównaniu do wyniku roku 1950 dla ruchu towarowego.



Rys. 2. Dobowy przebieg parowozów w latach 1951 i 1950.

Przyczyną obniżenia wykorzystania parowozów było nagle zwiększone nasilenie ruchu towarowego, szczególnie w Dyrekcji Lubelskiej, dla której przybyło ponadto dodatkowe wykonanie innych zadań. Wskutek niedostatecznej gotowości do wykonania zadań nastąpiło pogorszenie się obrotów parowozów na odcinkach Kielce — Skarżysko (o 100%) i Kielce — Częstochowa. Brak rezerw drużyn parowozowych i nienależyta współpraca operatywna na szczeblach wykonawstwu spotęgowały trudności w pracy przewozowej i obniżyły wykorzystanie taboru.

Przyczyną pogorszenia wyników Dyrekcji Łódzkiej było wydłużenie obrotów parowozów, szczególnie na odcinku Piotrków — Warszawa (o przeszło 50%) i częściowa zmiana potoków ładunków.

Jako przykład przytoczyć można zmniejszenie się pracy parowozowej na linii T. Góry — Bydgoszcz, na której przebieg dobowy parowozów w ruchu towarowym był bardzo wysoki, a równocześnie zwiększenie się zapotrzebowania parowozów na linii Łazy — Piotrków, posiadającej przy normalnych obrotach przebieg dobowy parowozów ruchu towarowego o około 40% mniejszy od przebiegu na linii T. Góry — Bydgoszcz.

Porównanie wyników, osiągniętych przez poszczególne dyrekcje w r. 1950, z planem wykazuje, że Dyr. Warszawska i Olsztyńska nakazany przebieg dobowy utrzymały, a pozostałe dyrekcje miernika wykorzystania parowozów nie osiągnęły. Dyrekcje z niedotrzymanym przebiegiem dobowym podzielić można na dwie grupy.

Do pierwszej zaliczyć należy Dyr. Lubelską, Krakowską i Łódzką. Wyniki ich pracy wykazały największe odchylenia od planu i utrzymują się w granicach minus 10—5% w porównaniu z planem. Do drugiej grupy należą pozostałe pięć DOKP z odchyleniami od planu stosunkowo nieznacznymi, a utrzymującymi się na poziomie minus 1—2% od zaplanowanej normy.

Jako drugi wykładnik, podający stopień wykorzystania parowozów, omówić należy parowozogodziny na jeden czynny parowóz i dobę. Otóż przeciętnie na sieci

PKP dla wszystkich rodzajów ruchu średnia roczna dla 1951 r. wykazała zwiększenie w porównaniu z rokiem ubiegłym o 2,16%. Uzupełnić należy, że poprawa nastąpiła w równym stopniu przy parowozach czynnych we wszystkich rodzajach ruchu. Jeżeli chodzi o przebieg w par. km na jedną parowozogodzinę, to dla wszystkich rodzajów ruchu w r. 1951 osiągnięto w porównaniu z rokiem 1950 poprawę o 1,3%. Przy analizowaniu wyników dla każdego rodzaju ruchu oddzielnie okazuje się, że poprawa nastąpiła w ruchu pasażerskim o 4,3%, ruch towarowy wykazał pogorszenie o 2,1%, a ruch marnowrowy utrzymał się niemal na tej samej wysokości.

VI. ROZCHÓD PALIWA

Rozchód węgla umownego (obliczeniowego) na parowozach PKP dla wszystkich rodzajów ruchu w roku sprawozdawczym, liczony w kg na 1000 brutto-tono km, jest mniejszy o 0,86% w porównaniu do wyników z r. 1950.

Stwierdzona poprawa jest bardzo nieznaczna. Porównanie miernika, osiągniętego w 1951 r. z pułapem wyznaczonej normy, wykazuje przekroczenie jej o 5,08%. Ogólnie więc analiza liczb wykazuje, że wyniki roku 1951, aczkolwiek nieco lepsze niż osiągnięcia gospodarki ciepłej w r. 1950, są niedostateczne w porównaniu z normą zaplanowaną. Służba mechaniczna, jak wynika z powyższego, planu nie wykonała. Niektórzy gotowi są powiedzieć, że (w latach ubiegłych 1947—1949) w dziedzinie rozchodu węgla na PKP postępy uczyniliśmy daleko lepsze, a krzywa rozchodu węgla opadała szybciej, lecz do zera opasć nie może, a tym samym podważyć realność normy zaplanowanej na r. 1951. Wiemy jednak, że norma zaplanowana na r. 1951 jest nieco wyższa niż norma przedwojenna. Tym samym stwierdzić należy, że co do słuszności poziomu tej normy nie można mieć wątpliwości, a wysiłki należy skierować dla wygospodarowania oszczędności z pułapu obecnych rozchodów i zmobilizować środki celem przyspieszenia wykonania.

Analiza wyników w poszczególnych dyrekcjach wykazuje, że tylko dwie osiągnęły wyniki lepsze od planu (Warszawska niżej 1,17% i Katowicka niżej 0,7), a pozostałe dyrekcje zaplanowane normy przekroczyły (najmniejsze przekroczenie wykazała Dyrekcja Szczecińska + 2,48%, która jest stosunkowo blisko normy, a największe Lubelska + 10,17%). W wachlarzu tych różnic zamykają się wyniki dyrekcji pozostałych.

Głównymi przyczynami nieutrzymania się w normie były:

1. zła jakość dostarczanego węgla i niedostateczne jego zapasy w niektórych okresach,
2. niedotrzymanie zaplanowanego obciążenia parowozów (stosunek brutto-tono-km do parowozokm), które było niższe od planu o 4,5%,
3. wydłużone obroty parowozów i nieplanowe kursowanie pociągów,
4. wyższy o 3% od planowanego stosunek przewozów w ruchu pasażerskim do ogólnej ilości przewozów,
5. nienależyta konserwacja parowozów i uświadomienie drużyn parowozowych,
6. mało zespolona akcja czynnika politycznego, administracyjnego i zainteresowanych pracowników zmniejszeniem rozchodu węgla na parowozach.

Ponieważ w dziedzinie gospodarki ciepłej przy wyszczególnionych trudnościach wyróżniły się dwie dyrekcje, to dla naświetlania sprawy wydaje się wskazane, a nawet pożądane podać bliżej niektóre dane charakterystyczne tych dyrekcji. Otóż Dyrekcja Warszawska

osiągnęła największe ze wszystkich dyrekcji zwiększenie obciążenia parowozów w stosunku do r. 1950, a wynoszące + 3,82% i nieznaczny wzrost stosunku przewozów pasażerskich od ogólnej ilości przewozów (+ 0,48%), utrzymywała nieznaczną ilość parowozów w naprawie bieżącej (na większy ogólny % chorych parowozów 16—18%); podjęła akcję w kierunku uświadomienia drużyn parowozowych i innych pracowników przy współudziale organizacji partyjnych i związkowych o konieczności i sposobach zmniejszenia rozchodu paliwa.

Dyrekcja Katowicka zawdzięcza swoje wyniki zwiększeniu obciążenia o 2,7%, zmniejszeniu o 5,13% stosunku bezpociągowych przebiegów parowozów do ogólnego ich przebiegu oraz stojącej na dobrym poziomie obsadzie referatu gospodarki ciepłej. Charakterystyka podanych dyrekcji pozwala na uzupełnienie, że rola i znaczenie czynnika ludzkiego jest głównym motorem w każdej akcji, nie zważając na ilość i wielkość piętrzących się trudności.

VII. JAKOŚĆ PRODUKCJI

O jakości produkcji decyduje niezawodna praca parowozów i regularność biegu pociągów prowadzonych parowozami. Na czołowe miejsce z tytułu swej ważności wysuwa się tutaj sprawa uszkodzeń parowozów. W roku sprawozdawczym 51 ilość uszkodzeń parowozów na całej sieci PKP w porównaniu z r. 1950 zmniejszyła się o 2,9%. W ilościach uszkodzeń, wyrażanych w stosunku do jednego miliona wykonanych parowozokm, a zwanych uszkodzeniami na przebieg, w 1951 r. nastąpiło zmniejszenie uszkodzeń o 10% w porównaniu do roku 1950.

Sprawa uszkodzeń w dyrekcjach przedstawia się różnie: Dyrekcja Wrocławska i Krakowska wykazują największą ilość uszkodzeń, a wyróżniają się najmniejszą ilością uszkodzeń dyr. Poznańska i Olsztyńska. Wszystkie uszkodzenia zostały zbadane i na podstawie orzeczeń komisyjnych, w zależności od zatwierdzonych przyczyn, zaliczone do następujących grup: nienależyta naprawa, nieodpowiedni materiał, niedbała obsługa i wada konstrukcji.

Analiza uszkodzeń grupy „nieodpowiednia naprawa” wykazuje pewne minimalne obniżenie. W r. 1951 uszkodzenia parowozów na sieci PKP, spowodowane z tej przyczyny, stanowiły 18%, gdy w r. 1950 utrzymywały się na wysokości 20%.

Uszkodzenia, spowodowane użyciem nieodpowiedniego materiału przy naprawach taboru parowozowego, stanowiły w r. 1951 — 28%, gdy w r. 1950 wynosiły 42,7%. Wyniki w kierunku uzdrowienia tego zagadnienia w przekroju roku sprawozdawczego wykazują na podstawie podanych liczb znacznie większą poprawę.

Uszkodzenia, spowodowane nienależytą konstrukcją taboru, są stosunkowo dużo mniejsze i stanowią w skali ogólnej PKP tylko 3%.

Bardziej niekorzystnie przedstawia się sprawa uszkodzeń w grupie obciążającej obsługę parowozową.

Szczegółowy materiał analizy utwierdza wyraźnie, że uszkodzenia parowozów utrzymują się na niekorzystnym poziomie, a ponadto, że zawodzi strona jakościowa wykonywanych napraw, zawodzi jakość materiału stosowanego do napraw, zawodzi częściowo i konstrukcja, a najwięcej obsługa.

Jeżeli rozważymy ilości uszkodzeń w poszczególnych dyrekcjach, to łatwo spostrzec, że rozpiętość wyników jest bardzo znaczna. Dowodzi to, że wysiłki włożone dla walki z tak poważnym zagadnieniem nie są równe, skuteczność stosowanych środków niejednakowa, chociaż dopływ materiałów stosowanych do naprawy pochodzi z tych samych źródeł.

VIII. STRESZCZENIE WYNIKÓW

Ogólnie wyniki analizy gospodarki parowozowej sprowadzić można do kilku zasadniczych punktów:

1. Praca w parowozie - kilometrach w roku sprawozdawczym została wykonana ponad plan i wykazała niejednakowe natężenie dla poszczególnych DOKP.
2. Rozporządzalny ilość parowozów był aż nadto wystarczający.
3. Konserwacja parowozów, znajdująca swój wyraz w stanie technicznym parowozów, jest nienależyta, a przyczynami tego są: nieodpowiednia jakość naprawy, jak również niski poziom fachowy ze strony eksploatacji.
4. Warunki pracy trakcyjno - ruchowej, ze względu na nasilenie ruchu, zwłaszcza na niektórych liniach i wzmocnienie pracy na węzłach, szczególnie o stosunkowo słabej zdolności przepustowej — są ciężkie. Wymaga to nowoczesnego stylu pracy, wysokiej jakości technicznej środków przewozowych, pełnego zrozumienia zadań przez wykonawców i dobrej operatywności w pracy.
5. Wykorzystanie parowozów, zwłaszcza w ruchu towarowym, jest niskie i nienależyte, co wymaga szczególnego nakładu wysiłków i pracy dla usunięcia przyczyn i umożliwienia wygospodarowania lepszej i wyższej produkcji z każdego parowozu.
6. Zaplanowany rozchód węgla w mierniku na loco br. tonu - kilometr jest niedotrzymany. Jakość dostarczanego węgla nienależyta, jak również niewyczerpano wszystkich środków, zmierzających do oszczędnego wykorzystania paliwa dla celów trakcyjnych parowozowej.
7. Jakość pracy parowozów, a szczególnie uszkodzenia parowozów prowadzących pociągi, wykazują niedociągnięcia, co w porównaniu z wymogami i warunkami życia daje zbyt wielką różnicę pułapów pomiędzy wykonaniem pracy a zadaniem stojącym do wykonania.

IX. ZADANIA NA NAJBLIŻSZĄ PRZYSZŁOŚĆ

Perspektywa najbliższej przyszłości — to rok bieżący, a dalsza — zadania planu 6-letniego. Najbliższa przyszłość, zgodnie z wytycznymi planu, stawia przed służbą mechaniczną w przekroju całego jej pionu, tj. administracji i wykonawców na wszystkich szczeblach, zadania większe do wykonania, trudniejsze i stale zaostrzające się warunki dotyczące jakościowej strony produkcji, a wreszcie twarde żądania obniżenia kosztów produkcji.

Celem należytego wykonania tych zadań obowiązani jesteśmy wykorzystać wszystkie posiadane środki, wydobyc z nich optymalne możliwości dla produkcji i zsynchronizować pracę wszystkich ogniw składających się na całość. Nie wolno zapominać, że zawsze i głównie motorem tej pracy będzie człowiek jako wykonawca, lub jako administrator. Dobre zrozumienie zadań, wyraźne ich postawienie i to w kolejności, zależnej od stopnia ich ważności, dla pracy, a wreszcie dobra organizacja wykonawstwa ułatwią pracę. W wysiłkach tych nie powinniśmy zapomnieć o wielkich możliwościach współzawodnictwa pracy, ścisłego współdziałania z Partią i Związkiem oraz wykazać umiejętność nierozpraszciania sił, lecz skoncentrowania wszystkich wysiłków dla wy-

konania zadań, nakazanych dla dobra całości życia gospodarczego.

X. WNIOSKI

Przeprowadzona analiza gospodarki parowozowej wykazała szereg niedociągnięć, jakie wystąpiły w przekroju roku sprawozdawczego i utrudniały jakościową oraz ilościową stronę produkcji.

Znając te trudności i błędy, obowiązani jesteśmy po dokładnym ich rozpoznaniu postawić diagnozę i niezwłocznie przystąpić do usprawnienia pracy.

Z tym wiążą się następujące wnioski:

1. Podnieść jakość techniczną parowozów przez:
 - a) należyte wykonywanie wszelkiego rodzaju napraw,
 - b) przestrzeganie terminów i dopilnowanie jakości wykonania przeglądów technicznych (zapobiegawczych) parowozów,
 - c) zapewnienie czasu, przewidzianego w turnusach pracy parowozów, dla wykonania przeglądów technicznych,
 - d) dopilnowanie ścisłego przestrzegania zasady „stałych gospodarzy na parowozach“ oraz wzmocnienia roli starych maszynistów,
 - e) należytą obsługę i utrzymanie parowozów przez drużyny parowozowe.
2. Podnieść poziom fachowy drużyn parowozowych przez:
 - a) należyte szkolenie drużyn i
 - b) nastawienie aparatu instruktorskiego na praktyczną stronę szkolenia
3. Rozwinąć energiczną akcję dla usprawnienia strony operatywnej pracy w służbie parowozowej przez:
 - a) podniesienie poziomu pracy dyspozytorów parowozowych na wszystkich szczeblach, a szczególnie w oddziałach eksploatacyjnych i w parowozowniach,
 - b) pogłębianie ścisłej współpracy ze służbą ruchu dla zagwarantowania dobrego planowania zapotrzebowania parowozów i zapewnienia dobrego obrotu parowozów.
4. Przeprowadzać dokładną analizę gospodarki parowozowej na wszystkich szczeblach służbowych.
5. Wykorzystywać akcję współzawodnictwa, w celu rozwinięcia w głąb i wszerz najpilniejszych i najważniejszych zagadnień gospodarki parowozowej, jak stan techniczny parowozów, bezawaryjna praca parowozów i gospodarka parowozowa, a to w celu wydobywania lepszych rezultatów pracy.
6. W pracy codziennej przestrzegać zasady odciążenia wykonawców operatywnych od prowadzenia spraw i czynności mało lub wcale niezwiązanych z ich pracą.

Im szybciej przystąpimy do realizacji wysuniętych wniosków, im większe wykażemy zdolności i umiejętności w ich realizacji, tym prędzej wejdziemy na lepsze drogi i zapewnimy wygospodarowanie większych oszczędności i większej ilości środków dla pokrycia pełnej produkcji i dobrej jakości wykonania.

Obliczanie wielkości składu pociągu pasażerskiego

Inż. ALOJZY KARPIŃSKI

Zadaniem procesu produkcyjnego przedsiębiorstwa kolejowego w ruchu pasażerskim jest przewóz pasażerów. Usługa przewozowa, przy zapewnieniu pełnego bezpieczeństwa przewozu pasażera, musi być możliwie najszybsza w ramach rozporządzalnych środków technicznych, stałych i ruchomych. Usługa powinna być poza tym punktualna i ekonomiczna. Te cechy wymagają oczywiście odpowiedniego zaplanowania ruchu pasażerskiego w czasie i przestrzeni.

Oprócz tych cech produkcji usługowej, niewątpliwie bardzo ważną i dominującą cechą w przewozie osób jest wygoda pasażera, która zależy od ustalenia dogodnych rozkładowych czasów przyjazdu i odjazdu, częstotliwości ruchu, bezpośredniej komunikacji, zredukowania do minimum ilości przesiadań. Przejazd podróżującego pociągiem wymaga również od usługodawcy zapewnienia odpowiednich warunków podróży, a przede wszystkim utrzymania właściwego zapelnienia wagonu, a więc i właściwego zapelnienia całego pociągu.

Rozpatrując długość przewozu w ruchu pasażerskim, odróżniamy przewozy pasażerskie na odległości: duże, średnie i małe. W zależności od długości przewozu kształtują się kategorie ruchu pasażerskiego, a mianowicie: dalekobieżny, miejscowy i podmiejski. Ten podział ruchu osobowego ustala cechy charakterystyczne, właściwe dla każdej kategorii ruchu. Ruch dalekobieżny charakteryzuje się równomiernym potokiem pasażerów na całej długości przebiegu, małą ilością punktów zatrzymania, większą szybkością, a więc i krótszym czasem jazdy na długich odcinkach. Ruch miejscowy charakteryzuje się przewozem pasażera na odległościach średnich, skomunikowaniem na węzłach z pociągami dalekobieżnymi. Pociągi miejscowe zatrzymują się prawie na wszystkich stacjach i kursują o niezmienniej wielkości składu. Ruch podmiejski natomiast odznacza się masowością przewozu, wielką częstotliwością i nierównomiernością jego nasilenia. Posiada on dużą ilość punktów zatrzymania oraz odpowiedni tabor, przystosowany do szybkiego zajmowania i opróżniania wagonów przez pasażerów.

W celu ustalenia normy wygody pasażera, odpowiednio do kategorii ruchu, posługujemy się obliczeniem pojemności składu pociągowego według metody, opracowanej przez prof. Politechniki Warszawskiej, dr inż. W. Wyrzykowskiego.

Obliczając wielkość składu pociągu, bierzemy za podstawę współczynnik wykorzystania pojemności wagonu, przechodząc kolejno do współczynnika wykorzystania pojemności składu pociągowego.

Wzorem następującym wyrażamy współczynnik wykorzystania pojemności wagonu:

$$\alpha = \frac{P}{w}, \text{ gdzie } P = \text{ilość pasażerów w wagonie}$$
$$w = \text{ilość miejsc (do siedzenia) inwentarialnych wagonu.}$$

Współczynnik dla całego składu pociągu wyrażamy:

$$\alpha_p = \frac{P}{\sum w} \text{ gdzie } \sum w = \text{sumie miejsc inwentarialnych wszystkich wagonów,}$$

P = ilości pasażerów w pociągu.

Gdy skład wagonu złożony jest z wagonów o jednakowej ilości miejsc inwentarialnych w każdym wagonie, to możemy posłużyć się wzorem:

$$\alpha_p = \frac{P}{n \cdot w}, \text{ gdzie } n = \text{ilości wagonów w składzie}$$

pociągu.

Współczynnik wykorzystania pojemności wagonów wskazuje nam zapelnienie wagonów, a stąd oceniamy wygodę, jaką ma pasażer w czasie podróży. Idealne warunki zapelnienia wagonów są zapewnione wtedy, gdy współczynnik ten równa się jedności. Jeżeli zaś współczynnik jest mniejszy od jedności, to pojemność wagonu jest niewykorzystana. Współczynnik większy od jedności wykazuje nadmierne zapelnienie wagonu i wtedy wygoda podróznego jest mniejsza.

Zakładając dla dalszych rozważań, że pasażer znajdujący się w pociągu więcej niż 2 godziny powinien mieć miejsce do siedzenia, otrzymamy, że przy podróży trwającej powyżej 2 godzin, współczynnik nie może przekroczyć jedności. W pociągach podmiejskich pasażer przebywa mniej niż 2 godziny i przeważnie bez bagażu, dlatego też wygodę jego można w pewnym stopniu ograniczyć, co daje w rezultacie większe wykorzystanie wagonu w czasie i przestrzeni. Również w pociągach miejscowych i dalekobieżnych na odcinkach, gdzie pasażer przebywa w pociągu krócej niż 2 godziny, tam można ograniczyć jego wygodę.

Ograniczenie wygody pasażera ujmujemy w pewne normy, wyrażone wzorem, gdzie współczynnik wykorzystania pojemności rozbijamy na 3 współczynniki:

1. α max. dla ruchu podmiejskiego,
2. α dopuszczalne, dla ruchu miejscowego,
3. α dopuszczalne, dla ruchu dalekobieżnego.

W okresie czasu do 2 godzin pobytu pasażera w pociągu współczynniki te są funkcją czasu dla każdej kategorii ruchu. Funkcję tę wyrazić można wykresem, wychodząc z wzorów na poszczególne współczynniki.

Współczynnik maksymalnego zapelnienia w ruchu pasażerskim podmiejskim wyrażamy:

$$\alpha_{\max} = \frac{W_{\max}}{w} \text{ gdzie } W_{\max} = \text{iloczyn m}^2 \text{ swobodnej podłogi wagonu i ilości pasażerów stojących, przypadających na 1 m}^2 \text{ podłogi + w.}$$

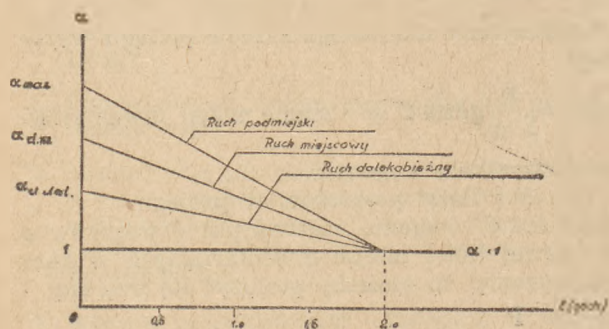
Współczynnik dopuszczalnego zapelnienia w ruchu miejscowym wyrażamy wzorem:

$$\alpha_{\text{dm}} = \alpha_{\max} \cdot 0,66 + 0,33$$

natomiast współczynnik dopuszczalnego zapełnienia w ruchu dalekobieżnym będzie:

$$\alpha_{d. dal} = \alpha_{max} \cdot 0,33 + 0,66$$

Na podstawie wyliczeń z wzorów, wartości poszczególnych współczynników, budujemy wykres.



Rys. 1

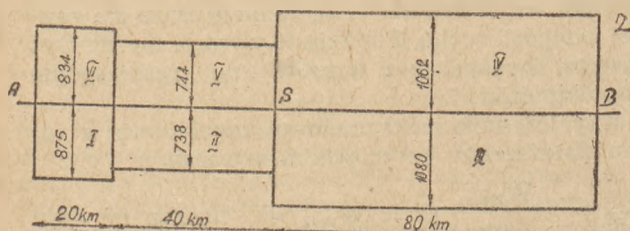
Posiadając podane wyżej wzory do wyliczenia maksymalnych wartości, współczynnik zapełnienia dla każdej kategorii ruchu, za pomocą wykresu porównujemy współczynnik rzeczywistego zapełnienia ($L_{rzech.} = \frac{P}{W}$) ze współczynnikiem zapeł-

nienia dopuszczalnego w zależności od czasu. Wtedy $\alpha_{rzech.}$ musi być równe lub mniejsze od dopuszczalnego. Jeżeli $\alpha_{rzech.}$ jest większe, to oznacza, że pojemność składu pociągu jest mała i należy zwiększyć skład.

Do obliczenia wielkości składu pociągu potrzebne są nam następujące dane: potok pasażerów w danej relacji w obu kierunkach, długość całkowitej drogi i poszczególnych sekcji, serie stosowanych wagonów, na podstawie których możemy ustalić ilość miejsc inwentarialnych oraz rozkładać czas jazdy na poszczególnych odcinkach.

Praktyczne zastosowanie powyższego zobrazuje następujący przykład:

Na odcinku AB do długości 140 km kursuje pociąg dalekobieżny o składzie, złożonym z serii wagonów Chxz i Bhxz. Po przeprowadzeniu ścisłego obliczenia pasażerów na danym odcinku przedstawiam graficznie potok pasażerów z podziałem na sekcje, gdzie rzędne oznaczają ilość pasażerów, odcięte długości odcinków kolejowych między stacjami zatrzymania.



Rys. 2

Następnie układam tabelę potoku pasażerów, jako podstawę do obliczenia pojemności składu (jak niżej).

W tabeli, jak wskazują rubryki, wyprowadzamy przeciętny potok pasażerów danej sekcji w obu kierunkach.

Dla zestawienia składu pociągu dalekobieżnego używamy, jak zresztą założyliśmy w temacie — wagony serii Chxz i Bhxz. Ilość miejsc inwentarialnych (w) w serii Chxz wynosi 80. W serii Bhxz 64 miejsc. Podłogi wolne dla podróżnych stojących w obu seriach, bez uwzględnienia miejsca między ławkami, wynoszą w przybliżeniu około 17 m². Zakładam na 1 m² wolnej podłogi 7 pasażerów stojących, z tym, że miejsca siedzące będą zajęte przez liczbę osób, przewyższającą ilość miejsc inwentarialnych.

Wyznaczam próbny skład o 7 Chxz i 2 Bhxz i przechodzę do właściwego obliczenia wielkości składu, opierając się ściśle na współczynnikach zapełnienia.

1	Sekcje	I	II	III	IV	V	VI
2	Nazwa odcinka						
3	Długość odcinka w km	20	40	80	80	40	20
4	Czas jazdy w min.	17	35	69	69	35	17
5	Wynik liczenia pasaż. za 1 dzień	900	752	1095	1070	769	829
6	Wynik liczenia pasaż. za 2 dni	842	723	1072	1075	743	817
7	Wynik liczenia pasaż. za 3 dni	883	739	1075	1031	720	856
8	Przeciętny potok pasażerów	875	738	1080	1062	744	834
9	$\alpha_{d.}$ z wykresu	1,4	1,3	1,2	1,2	1,3	1,4
10	$\alpha_{rzech.}$	1,2	1,07	1,2	1,2	1,08	1,2

Rys. 3

Sekcja I.

7 Chxz posiada 560 miejsc

2 Bhxz posiada 128 miejsc

razem miejsc 688

inwentarialnych

$$\alpha_{max} = \frac{W_{max}}{W} = \frac{688 + (17 \cdot 7) \cdot 9}{688} = 2,56$$

$$\alpha_{dop.} = \alpha_{max} \cdot 0,33 + 0,66 = 2,56 \cdot 0,33 + 0,66 = 1,$$

$$\alpha_{rzech.} \text{ dla sekcji I} = \frac{875}{688} = 1,2$$

Współczynnik dopuszczalny dla tej samej sekcji wg wykresu wynosi 1,4, zaś współczynnik rzeczywisty dla tej sekcji wynosi 1,2. Stąd wniosek, że pojemność składu na drodze odcinka I jest odpowiednia, ponieważ współczynnik zapełnienia rzeczywistego nie jest większy od dopuszczalnego.

Sekcja II

$$\alpha_{rzech.} \text{ sekcja II} = \frac{738}{688} = 1,07$$

$\alpha_{dop.}$ sekcji II dla min. 35 (z wykresu) wynosi 1,3.

W sekcji II również współczynnik dopuszczalnego zapełniania w funkcji czasu 35 min. jest więk-

szy od współczynnika zapelnienia rzeczywistego. Pojemność składu jest odpowiednia.

Sekcja III

$$\alpha_{rzecz. \text{ sekcji III}} = \frac{1080}{688} = 1,56$$

Wartość współczynnika rzeczywistego zapelnienia (1,56) przekroczyła całkowicie wartość graniczną współczynnika dopuszczalnego. Przekroczenie wielkości sygnalizuje nam o konieczności zwiększenia składu pociągu sekcji III. Wobec tego dodajemy 2 wagony serii Chxz i wyliczamy pojemność zwiększonego składu.

$$\begin{aligned} 9 \text{ Chxz} &= 720 \text{ miejsc} \\ 2 \text{ Bhxz} &= 128 \text{ miejsc} \end{aligned}$$

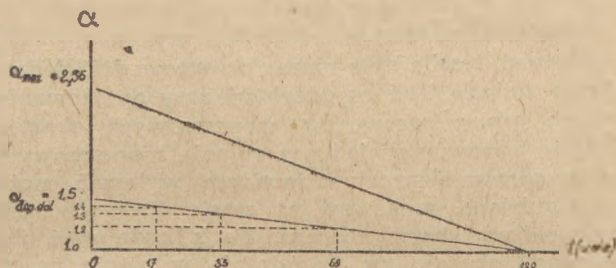
razem miejsc inw. 848

$$\alpha_{max} = \frac{W_{max}}{W} = \frac{848 + (17 \cdot 7) \cdot 11}{848} = 2,54$$

$$\alpha_{dop.} = 2,54 \cdot 0,33 + 0,66 = 1,5$$

$$\alpha_{rzecz. \text{ dla sekcji III}} = \frac{1080}{848} = 1,2$$

Korzystam dalej z wykresu zbudowanego poprzednio, ponieważ jak widzimy, jest bardzo mała różnica w wielkości współczynnika dopuszczalnego, wyliczonego poprzednio, a wyliczonym ostatnio. Z wykresu odczytuję dla sekcji III w funkcji czasu 69 min. współczynnik dopuszczalny, wynoszący 1,2. Porównując współczynnik dopuszczalny,



Rys. 4

wynoszący 1,2, ze współczynnikiem rzeczywistego zapelnienia, wynoszącym również 1,2, stwierdzamy, że zapelnienie na drodze sekcji III jest odpowiednie i wielkość składu 11-wagonowego jest wystarczająca. Identycznie postępujemy z obliczeniami w sekcjach następnych, obliczając dla każdej sekcji współczynnik rzeczywisty i dopuszczalny.

Sekcja IV

$$\alpha_{rzecz.} = 1,2 \quad \alpha_{dop.} \text{ (z wykresu)} = 1,2$$

Stwierdzamy, że zapelnienie w sekcji IV jest odpowiednie, jak również wielkość składu.

Sekcja V

Współczynnik zapelnienia rzeczywistego sekcji V (wyliczony jak poprzednio) wynosi 0,88, czyli

wskazuje nam niewykorzystanie składu, w obec czego skład zmniejszamy o 2 Chxz i wyliczamy pojemność o nowym założeniu dla sekcji V i VI.

$$7 \text{ Chxz} = 560 \text{ miejsc} \quad \alpha_{max} = 2,56$$

$$2 \text{ Bhxz} = 128 \text{ miejsc} \quad L_{dop.} = 1,5$$

$$\text{razem miejsc inwentarialnych } 688 L_{rzecz.} = 1,08$$

Z wykresu współczynnik dopuszczalnego zapelnienia dla sekcji V w funkcji czasu 35 min. wynosi 1,3. Widzimy, że odczytana wartość współczynnika dopuszczalnego danej sekcji jest większa od współczynnika rzeczywistego zapelnienia. Wielkość składu jest odpowiednia. Przechodzimy do analizy sekcji VI.

Sekcja VI

$$\alpha_{rzecz.} = 1,2 \quad \alpha_{dop.} \text{ (z wykresu)} = 1,4$$

Stwierdzamy, że pojemność składu jest odpowiednia, ponieważ wartość współczynnika dopuszczalnego jest większa od rzeczywistego.

Przez porównywanie współczynnika dopuszczalnego zapelnienia ze współczynnikiem rzeczywistego zapelnienia, na każdej sekcji osobno, określamy ściśle potrzebną ilość wagonów dla przewozu pasażerów każdej sekcji.

W sekcji I, II, V i VI można przewozić pasażerów zespołem wagonów, składających się z 7 wagonów serii Chxz i 2 wagonów serii Bhxz.

W sekcji III i IV współczynnik dopuszczalnego zapelnienia sygnalizuje o przepełnieniu pociągu, wobec czego dodajemy jeszcze dwa wagony serii Chxz, zwiększając w ten sposób zespół wagonów, a jednocześnie kształtujemy wielkość współczynnika rzeczywistego zapelnienia w granicach wielkości współczynnika dopuszczalnego.

Ostatecznie ustalamy, że na odcinku A — S i S — A kursować będzie pociąg dalekobieżny, złożony z 7 wagonów serii Chxz i 2 wagonów serii Bhxz.

Na stacji S wzmocnimy skład o 2 wagony serii Chxz, który będzie kursował do stacji B i z powrotem do stacji S.

Ze stacji S do stacji A skład pociągu będzie złożony z 7 wagonów serii Chxz i 2 wagonów serii Bhxz, jak wyżej ustalono.

Powyższym sposobem obliczyliśmy potrzebną ilość wagonów w składzie pociągu dalekobieżnego na odcinku A — B.

Na tej samej zasadzie możemy również obliczyć wielkość składu dla pociągów w ruchu podmiejskim.

Przytoczony przykład wskazuje nam możliwość obliczenia wielkości składu dla każdej relacji, jak i również ujęcie w pewne ramy wygody pasażera, zależnie od czasu pobytu jego w pociągu.

Użycie właściwej wielkości składów pociągów pasażerskich w każdej kategorii ruchu zwiększa sprawność użytkowania wagonów i jest niezbędna dla prowadzenia racjonalnej gospodarki wagonowej.

Z doświadczeń stosowania procesu technologicznego na stacji Łazy

Inż. WŁADYSŁAW TOMASIK

W maju r. ub. zespołowi inżynierów ruchu i komisji organizacji pracy manewrowej w DOKP Katowice przypadło w udziale opracowanie procesu technologicznego pracy stacji w oparciu o doświadczenia przodujących racjonalizatorów radzieckich. Autor omawia pomyślne wyniki, uzyskane na stacji Łazy przez wprowadzenie procesu technologicznego.

Olbrzymi wzrost przewozów kolejowych przewidziany w planie 6-letnim, przy stosunkowo niewielkiej rozbudowie urządzeń technicznych i taboru PKP, wymaga ciągłego ujawniania i wykorzystywania rezerw istniejących w dotychczasowym systemie pracy. Rezerwy te tkwią między innymi w przestarzałych formach pracy manewrowej i rozrządowej na stacji oraz w niedostatecznym wykorzystaniu urządzeń technicznych i personelu służby ruchu.

Nie znając dokładnie możliwości stacji, nakładano na nią niejednokrotnie zadania, którym podołać nie mogła, co powodowało „korkowanie” nie tylko samych węzłów, lecz nawet całych oddziałów eksploatacyjnych lub dyrekcji. Trzeba było więc ukryte rezerwy ujawnić, zbadać ich rodzaj, wielkość i wykorzystać je w gospodarce kolejowej. Trzeba było opracować racjonalny proces technologiczny, przede wszystkim na kluczowych stacjach sieci PKP.

Takie właśnie zadanie dała do wykonania DOKP Katowice w maju ub. r. zespołowi inżynierów ruchu kolejowego i komisji organizacji pracy manewrowej przy DOKP — Katowice.

W pierwszej kolejności rozpracowano stację Łazy, która będąc stacją wylotową z zagłębia węglowego, nie zawsze zdolna była przeformować wszystkich pociągów i ulegała zakorkowaniu, jakkolwiek z obliczenia przepływności wynikało, że stacja ta powinna pracować sprawnie, a zatem niedomagań dopatrywać się należało w systemie organizacji pracy ruchowej samej stacji.

Opracowanie procesu technologicznego rozpoczęto w maju r. ub. Po miesiącu zasadniczy akt został opracowany i wszedł jako załącznik do regulaminu stacyjnego. Ujęto w nim opisy poszczególnych grup, charakter ich pracy w kolejności od przybycia do odejścia wagonów, plany pracy parowozów manewrowych, wyznaczając harmonogramy obróbki pociągów i wagonów na każdej grupie i ustalając, po kilkakrotnym chronometrażu każdej czynności, normy i współczynniki pracy. W części drugiej sporządzono na podstawie obowiązującego rozkładu jazdy graficzny plan pracy stacji. Całość badań omówiono na konferencji, zwołanej przez MK w dniu 2 czerwca 1951 roku, w której udział wzięli zainteresowani przedstawiciele wszystkich DOKP. Na naradzie tej przeanalizowano opracowany proces technologiczny stacji Łazy i procesy niektórych stacji innych DOKP.

Opracowanie stacji przez komisję, która sporządziła proces technologiczny, jakkolwiek jest najważniejszym zadaniem, wytycza tylko kieru-

nek, nad którym w dalszym ciągu zawiadowca stacji, a tam gdzie jest inżynier lub technik ruchu, powinien stale czuwać. Już w czasie przystąpienia do opracowania procesu, konieczne jest zaznajomienie wszystkich pracowników stacji z przeprowadzonymi badaniami, z ich celem i wciągnięcie jak najszerszego aktywu tych pracowników do współpracy z komisją. Wskazówki bowiem dyżurnych ruchu, ustawiaczy lub manewrowych, obznajmionych najlepiej z miejscowymi warunkami, a borykających się nieraz z poważnymi trudnościami ruchowymi, są cennym materiałem przy opracowaniu bądź planu formowania pociągów, bądź też planu pracy parowozów manewrowych lub wreszcie innych zagadnień, które komisja musi rozwiązać.

Opracowując proces technologiczny stacji Łazy, rozpracowywano poszczególne zagadnienia lub operacje z pociągami i po kilkakrotnym przeprowadzeniu chronometrażu, ustalono szczegółową kolejność czynności, harmonogramy i współczynniki pracy, polecając natychmiast wprowadzić je w życie. Obserwując codziennie wykonanie tych czynności, trzeba było nieraz przeprowadzić dodatkowe zmiany. Tak na przykład przy opracowaniu planu pracy parowozów manewrowych okazało się, że parowóz w jednym rejonie manewrowym przy sprawnej pracy ustawiacza wykonać może przewidziane manewry w czasie krótszym niż przewidywał harmonogram. Po kilkunastu obserwacjach okazało się, że istotnie w planie pracy tego parowozu należy poczynić poprawki.

W innym przypadku, aby umożliwić przyjmowanie pociągów węglarkowych z DOKP — Łódź i Warszawa o długości 150 osi, pomimo że grupa przyjęciowa mieściła na najdłuższym torze zaledwie 130 osi, polecono zawiadowcy stacji opracować regulamin przyjmowania tych pociągów na grupę wstępną, posiadającą tory o odpowiedniej długości i po odstawieniu 10 lub 15 wagonów przeciążanie skróconych składów trakcją manewrową na grupę przyjęciową.

Teoretycznie zagadnienie to wyglądało na niezwykle skomplikowane i możliwe do wprowadzenia. Zawiadowca stacji postawił wniosek do DOKP o formowanie pociągów na 150 osi. Wniosek wprowadzono w życie w czasie, gdy komisja zakończyła już swoją pracę. Tymczasem opracowany regulamin okazał się skomplikowany, zaś pociągi nadchodziły w odstępach krótszych niż na to pozwalały miejscowe warunki, co powodowało konieczność zatrzymywania ich pod semaforami lub na sąsiednich stacjach.

I tu otwiera się stosowne pole pracy dla inżyniera ruchu, który na podstawie obserwacji w terenie i codziennej analizy koryguje i dostosowuje sporządzony proces technologiczny do zmieniających się warunków pracy. Wielkość i rodzaj pracy stacji ulega zmianom zasadniczym dwa razy w roku, a to przy wprowadzeniu zmian rozkładu jazdy letniego i zimowego.

Niezależnie jednak od wprowadzenia rozkładu jazdy dla całej sieci, na skutek rozwijającego się szybko życia gospodarczego, powstawania nowych ośrodków przemysłowych i wielkich budowli socjalizmu, wagonopotoki na poszczególnych stacjach rozrządowych ulegają stałej fluktuacji. Ilość nagromadzonych na torach rozrządowych wagonów ulega ciągłej zmianie i dlatego ustalony proces technologiczny, sposób i kolejność obróbki pociągów powinien być przez inżyniera ruchu i kierownictwo stacji stale porównywany z istniejącą w danym momencie sytuacją ruchową i w razie potrzeby stacja powinna stawiać wnioski o wprowadzenie nowych pociągów, zmianę pociągów stałych na dodatkowe i odwrotnie lub na zmianę planu formowania pociągów, przeprowadzając jednocześnie odpowiednie poprawki w procesie technologicznym i graficznym planie pracy stacji.

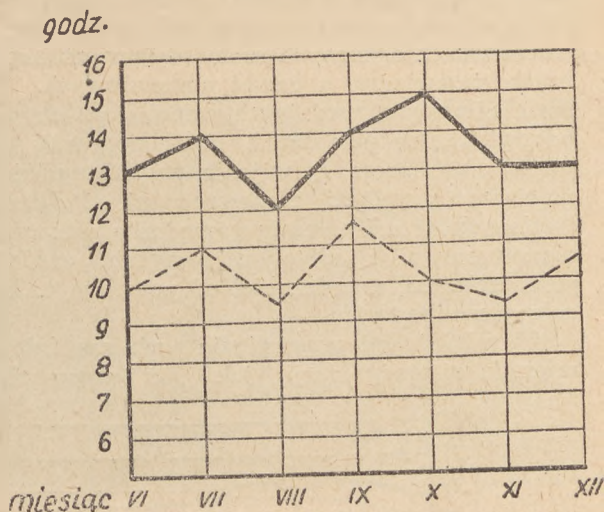
Analizie bieżącej podlegają wszystkie zasadnicze mierniki pracy stacji, a w szczególności średni postój wagonów, z rozbiem na wagony tranzytowe i wagony loco, współczynnik pracy stacji, który oblicza się z dokładnością do dwóch miejsc dziesiętnych, współczynnik pracy manewrowej z rozbiem na poszczególne rejony manewrowe i zmiany pracowników, procent regularności przejścia ładunków, pozostałość wagonów z poprzedniej doby pod wyładunkiem oraz ilość wagonów wyłączonych z ruchu. Wszystkie dane wpisuje się do książki analizy oraz nanawadza na graficzny wykres pracy stacji. Niezależnie od tego dwóznurni nadzorczy prowadzą na swoich posterunkach wykresu pracy swojej grupy z oznaczeniem poszczególnych zmian, co pozwala na charakterystykę pracy zespołów manewrowych i ułatwia typowanie zespołów przodujących.

Ponieważ przeprowadzenie analizy samej służby ruchu, w oderwaniu od miejscowej parowozowni i warsztatów naprawy wagonów, nie pozwalało na objęcie całości kształtu pracy stacji, zaprowadzono ostatnio codzienne krótkie odprawy kierownictwa stacji i parowozowni, co zapewniło większą koordynację pracy obydwu służb. Na tych odprawach analizie podlega nie tylko doba ubiegła, ale i zadania, jakie oczekują stację w dobie bieżącej oraz mobilizacja środków, gwarantujących wykonanie planu dobowego.

Wprowadzenie w życie procesu technologicznego na stacji Łazy, jakkolwiek było pierwszym tego rodzaju badaniem, przy czym popełniono szereg błędów, co wytłumaczyć się daje brakiem dostatecznej praktyki, przyniosło jednak poważne korzyści i pozwoliło na zwiększenie przelotności stacji oraz poszerzyło wąskie gardło.

Wykres Nr 1 charakteryzuje kształtowanie się średniego postoju wagonów przed wprowadzeniem procesu technologicznego oraz po jego wprowadzeniu.

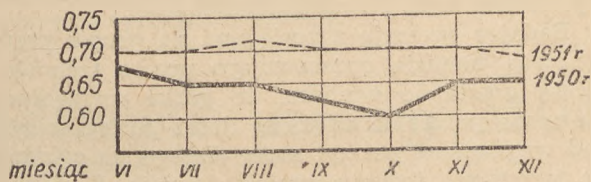
W 1930 r. nie obniżył się on poniżej 12 godzin, zaś po wprowadzeniu procesu w 1951 r. tylko w miesiącu wrześniu w okresie szczytowych przewozów stacji wynosił 11,5 godzin, obniżając się w niektórych miesiącach do 9,5 godziny. Biorąc pod uwagę słaby odwóz brutto, spowodowany



Wykres 1

przez brak parowozów obcych parowozowni, co przyczyniło się do przetrzymywania wagonów ponad czas, ustalony planem przejścia ładunków, przyjąć należy, że wyznaczony w procesie technologicznym ogólny średni postój wagonów na 7 i pół godziny jest realny i faktycznie w poszczególnych dobach sprawnego odwozu on tyle wynosił.

Poważne rezerwy odkryto przy analizie średniego postoju wagonów loco. Okazało się, że średni postój tych wagonów wynosił 22 godziny.



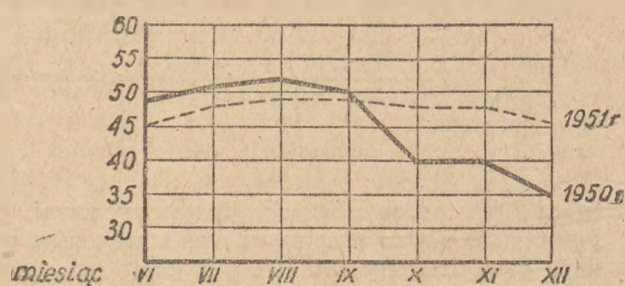
Wykres 2

Wagony z bocznic ściągane były na jedną z grup, gdzie po rozsortowaniu przez górkę rozrządową część ich pozostawiano, zaś resztę przekazywano pociągami zdawczymi na grupy formujące pociągi w innych kierunkach. Po wejściu w porozumienie z właścicielami bocznic, którzy zobowiązali się zdawać zespoły wagonów, podgrupowane już na bocznicach, parowóz manewrowy przy ściąganiu pozostawiał poszczególne odpręgi na odpowiednich grupach, zaś parowóz manewrowy tej grupy natychmiast je rozformowywał na właściwe tory relacyjne. Pozwoliło to na zmniejszenie ilości uciążliwych „zdawek” i w rezultacie obniżyło postój wagonów loco z 22 do 16 godzin.

Współczynnik pracy stacji, który przed wprowadzeniem procesu technologicznego kształtował się w granicach od 0,63 do 0,67, podniósł się przeciętnie do 0,72. Rys. 2 charakteryzuje wzrost

współczynnika pracy manewrowej. Reorganizacja i dokładne opracowanie planów pracy parowozów manewrowych poszczególnych rejonów, pozwoliły na zwiększenie ilości przerobionych wagonów na parowozogodzinę. Zaobserwowano już po wprowadzeniu technologicznego procesu, że w celu zwiększenia współczynnika pracy manewrowej konieczne są pewne przesunięcia personalne na stanowiskach dyżurnych ruchu, dyżurnych nadzorczych, ustawiaczy, a nawet manewrowych. Pracowników mniej wydajnych przeniesiono na mniej odpowiedzialne posterunki. Dużą poprawę osiągnięto także przez rozwijanie współzawodnictwa pomiędzy zespołami manewrowymi. Dyspozytor węzła czuwał nad planową gospodarką parowozami manewrowymi i odwoływaniem ich, względnie przeczuciem, w zależności od potrzeby, na inne rejon manewrowe.

Niezależnie od poprawienia tych zasadniczych mierników pracy stacji, jak już wspomniano,



Wykres 3.

umożliwiono przyjmowanie pociągów na 150 osi z DOKP-Łódź Warszawa. Pomimo, że zagadnienie to wymaga jeszcze dalszego opracowania, można już było odwołać trzy pociągi węglarkowe od stałego kursowania, co na odcinku od Warszawy do Łaz dało poważne oszczędności.

Badając operację z pociągami na grupie przyjeściowej, komisja opracowująca proces technologiczny doszła do wniosku, że górką rozrządowa nie może przerobić większej ilości pociągów ponad wyznaczone pociągi stałe, dlatego, że oględziny techniczne jednego pociągu trwają 40 minut, co nie pozwala na skrócenie średniego postoju pociągów na tej grupie. Przez dodanie jednego rewidenta wagonowego powstała możliwość dokonania

oględzin technicznych przy trzech pociągach w czasie 80 minut.

Praca rewidentów przedstawia się w ten sposób, że 2 rewidentów dokonuje oględzin technicznych pierwszego pociągu, a trzeci w tym czasie bada jedną stronę drugiego pociągu. W dalszym ciągu 2 rewidentów dokonuje oględzin technicznych przy następnym pociągu, zaś trzeci rewident przeprowadza oględziny drugiej strony, rozpoczętego poprzednio przez siebie pociągu. Przez wprowadzenie trzeciego rewidenta przeciętny czas postoju składu na grupie przyjeściowej zmniejszył się o 10 minut, co pozwoliło już na wykorzystanie górkę rozrządowej w 100%.

Na grupie odjazdowej czas operacji z pociągami wynosił 92 minuty, co powodowało trudności w wyprawianiu pociągów. Na poszczególne czynności operacji z pociągami składało się: skracanie sprzęgieł — 30 minut, oględziny techniczne — 52 minuty i próba hamulca — 10 minut. Dla skrócenia czasu operacji przeniesiono czynności skracania sprzęgów na tory kierunkowe. Czynność tę wykonują manewrowi drugiej pozycji hamowania (grupa położona na spadku ciągłym). Ta inowacja pozwoliła na skrócenie czasu operacji na torach odjazdowych o 30 minut. Dla łączenia sprzęgów hamulca zespolonego już na torach kierunkowych, przerzucono jednego spinacza z grupy odjazdowej. Przy zapewnieniu odwozu brutto bezpośrednio po dokonaniu operacji z pociągiem na grupie odjazdowej, średni postój wagonów na tej grupie zmniejszył się o 45%.

Przedstawione wyżej korzyści w poprawieniu mierników pracy stacji oraz usprawnienie poszczególnych operacji z pociągami i wagonami przez zastosowanie procesu technologicznego nie obejmują oczywiście całości zagadnienia, mogą one służyć tylko za przykład, że rezerwy tkwiące w systemie organizacji pracy ruchowej naszych stacji rozrządowych są jeszcze duże i niedostatecznie wykorzystane.

Przy opracowaniu procesu technologicznego należy wprowadzić także wszystkie przodujące metody pracy kolejarzy radzieckich, co w Łazach dokonane zostało dopiero w późniejszym terminie. Równoczesne zmbbilizowanie całej załogi stacji do szeroko zakrojonego współzawodnictwa pracy pozwoli na dalsze polepszenie mierników pracy.

Wagon kryty polskiej konstrukcji powojennej

Mgr inż. TOMASZ OWCZAREK

Na wstępie należy przypomnieć, że Międzynarodowy Związek Kolei (UIC) wystąpił z propozycją znormalizowania pewnych typów wagonów towarowych, a mianowicie 2-ich typów węglarek, poza tym wobec niemożności osiągnięcia zgody na jeden typ — 2 typów wagonów krytych mniejszej i większej pojemności, platformy 2-osiovej i platformy czteroosiovej. Celem tej standaryzacji jest zwiększenie obrotu wagonów w komunikacji międzynarodowej, dzięki możliwości zastąpienia uszkodzonej części przez część tej kolei, na której powstało uszkodzenie, bez potrzeby czekania na

nadejście części zapasowej od kolei — właścicieli wagonu. Dalszym celem ma być potaniecie wagonów ze względu na umożliwienie seryjnej budowy w większej skali.

W krytym wagonie nowym pudło jest dostosowane do przepisanych wymiarów typu większego.

Wagon ten jest również, jak węglarka, konstrukcji spawanej. Konstrukcja pudła znacznie odbiega od konstrukcji pudła wagonów budowy przedwojennej.

Charakterystyka wagonu:

1. Ilość osi	2
2. Długość łącznie ze zderzakami	10.580 m
3. Rozstaw osi	6 „
4. Ładowność	20.000 kg
5. Nośność	21.000 „
6. Ciężar własny z hamulcem zespołowym	12.000 „
7. Długość ładowna	9,26 m
8. Szerokość ładowna	2,70 „
9. Powierzchnia ładowna podłogi	25 m ²
10. Wysokość wewnętrzna pośrodku wagonu	2,48 m
11. Pojemność pudła	60 m ³
12. Pojemność pudła na 1 t nośności	2,86 „
13. Wysokość od główki szyny do górnej krawędzi podłogi	1242 mm
14. Nacisk osi na tor	16,5 t
15. Obciążenie na 1 mb toru	3,12 m
16. Współczynnik tary około	0,57
17. Przesuwność osi od środka położenia	7,5 mm
18. Odchyłność „ „ „ „	15 „

Podwozie jest spawane, konstrukcji, podobnej jak w węglarce, wykonane z tych samych profilów.

Resory 1400 mm długości, są 9 piórowe, ze stali 90 x 16 mm, elastyczne ze względu na przeznaczenie tych wagonów do biegu z szybkością do 100 km/godz. (znak S). Są one, podobnie jak węglarki, przystosowane do przestawiania na tor szeroki 1524 przez wymianę osi. Wobec tego klocki hamulcowe są urządzone do rozsuwania na trójkątach hamulcowych.

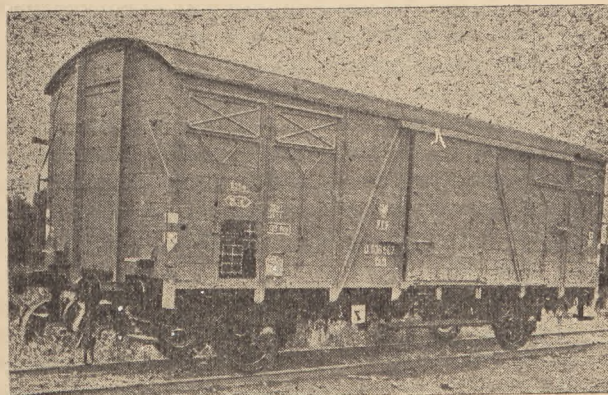
Zderzaki są typu rurowego, znormalizowane, długości 620.

Cięgło jest nawskrośne.

Pudło co do wymiarów i konstrukcji wykonane jest zgodnie z ogłoszonymi międzynarodowo

wytężnymi. Szkielet pudła jest oczywiście stalowy, oszalowanie drewniane. Deski łączone są na wpust i mocowane pazurowymi śrubami do słupków stalowych. Dachy są pokryte blachą żelazną ocynkowaną grub. 0,6 mm.

Drzwi w świetle mają szerokość 1800 mm. Są one zawieszone na łożyskach rolkowych u góry. W położeniu zamknięcia są one dobrze zabezpieczone przeciw odchyleniu i możliwości wykradzenia



towaru. W bocznych ścianach, oprócz drzwi suwanych, znajdują się w górnej części ścian z jednej i drugiej strony drzwi po dwa okienka, zamykane od zewnątrz klapami. Skrajne okienka służą do ładowania dłuższych przedmiotów, np. rurek miedzianych. Dwa drugie okienka są przeznaczone do przewietrzania; oczywiście do tego celu mogą być użyte wszystkie okienka. Podłoga wykonana jest z desek (bali) 55 mm grubych i połączonych na felc. Nad kołami hamowanymi podłoga jest od spodu osłonięta blachami ochronnymi od możliwych iskier. Hamulec jest takiego samego typu, jak w węglarkach, z tą różnicą, że zamiast cylindra 9-calowego jest zastosowany dla wzmocnienia hamowania cylinder 12-calowy.

Przewóz towarów na podstawie umowy MGS

FRANCISZEK ŚWIDERSKI

Od 1 listopada 1951 r. obowiązują nowe warunki przewozu towarów kolejami żelaznymi między ZSRR i krajami demokracji ludowej, zawarte w umowie MGS.

W przeciwstawieniu do międzynarodowego prawa przewozowego, w krajach kapitalistycznych, które niedostatecznie zapewniają operatywność przewozu kolejowego, wskutek daleko posuniętej swobody postępowania ze strony nadawców i odbiorców, nowy system zapewnia w sposób prosty i szybki obsługę międzynarodowego obrotu towarowego krajów demokracji ludowej i ZSRR. W wyniku tego zasadniczy cel, jakim jest dostawa na czas przy najmniejszych wydatkach z tego tytułu masy eksportowej i importowej, przypadającej do przewozu koleją, wg. planów państwowych zainteresowanych krajów, zostaje skutecznie zabezpieczony.

Umowa MGS wyprzedza zatem dotychczasowe przepisy o zakresie regulowania przewozów w komunikacji międzynarodowej.

Wzrastająca współpraca gospodarcza krajów demokracji ludowej i ZSRR wyraża się między innymi w szeroko zakrojonej wymianie towarów i urządzeń, obsługiwaną przez jednostki handlu społecznego, w ramach określonych gospodarką planową.

Jak wiadomo, poza komunikacją kolejową Polska — ZSRR i Polska — Niemiecka Republika Demokratyczna, dotychczas przewóz towarów z udziałem PKP i kolei pozostałych krajów demo-

kracji ludowej, odbywał się na podstawie przepisów Międzynarodowej Konwencji Rzymskiej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (KMT), zawartej jeszcze w 1933 r. i wprowadzonej w życie od 1.X. 1938 r.

Nic dziwnego, że ujednolicenie i dostosowanie przepisów międzynarodowego kolejowego prawa przewozowego do zadań, które przed nim stoją na obecnym etapie w krajach budujących u siebie socjalizm, stało się ostatnio aktualne i w resulta-

cie wykonanych prac przygotowawczych zostało urzeczywistnione.

Od 1 listopada ub. r. weszły w życie dwie umowy, zawarte pomiędzy centralnymi władzami kolei Albanii, Bułgarii, Czechosłowacji, Niemieckiej Republiki Demokratycznej, Polski, Rumunii, Węgier i Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich, a mianowicie:

- 1) o przewozie towarów kolejami żelaznymi w bezpośredniej komunikacji międzynarodowej MGS (Soglaszenie o przewozie towarów po żelaznych drogach w bezpośrednim międzynarodowym сообщении),
- 2) o przewozie osób i bagażu kolejami żelaznymi w bezpośredniej komunikacji międzynarodowej MPS (Soglaszenie o przewozie pasażerów i bagażu po żelaznych drogach w bezpośrednim międzynarodowym сообщении).

Oprócz tego zostały opracowane inne jeszcze przepisy techniczne i taryfy, między innymi jednolita taryfa tranzytowa, wg której będą obliczane należności za przewóz towarów przez koleje tranzytowe.

Wydaje się rzeczą celową i pożądaną zapoznanie szerszego ogółu, co nowego wnosi nowy system przepisów przewozowych w stosunku do poprzednio obowiązujących.

Omówimy poniżej najbardziej specyficzne regulacje, zawarte w nowej umowie. Da nam to możliwość wyrobienia sobie poglądu, na czym polega istota i znaczenie takiego właśnie systemu.

Koleje uczestniczące w MGS. Według MGS dopuszczone są do uczestniczenia w przewozie wszystkie koleje ZSRR i krajów demokracji ludowej, bez względu na rozmiary ich ewentualnego udziału w komunikacji międzynarodowej i bez względu na szerokość toru. Przewóz odbywa się za bezpośrednim dokumentem między wszystkimi stacjami, otwartymi dla odprawy przesyłek w bezpośrednich komunikacjach, bez przeładunku na stacjach zdawczo-odbiorczych albo z przeładunkiem, lub ze zmianą zestawów kołowych. Przeładowanie przesyłek do wagonów innego prześwitu toru lub zmiana zestawów kołowych, odbywa się na stacjach kolei zdającej, względnie przyjmującej, zależnie od umowy granicznej. Jednak zamieszczone w liście przewozowym żądanie nadawcy przewozu przesyłki ze zmianą zestawów kołowych nie zobowiązuje kolei żelaznej (art. 1, 6).

Dokumentacja przewozu przesyłki. Jako bezpośredni dokument przewozowy jest ustalony list przewozowy, drukowany w języku kraju nadania, a także w języku rosyjskim i niemieckim. Nadawca obowiązany jest dołączyć tłumaczenie wypełnionego listu przewozowego i wtórnika na język rosyjski lub niemiecki, chyba, że zarządy kolejowe uzgodniły między sobą, że dodawanie tłumaczenia nie jest konieczne. Jeżeli list przewozowy jest wypełniony w języku rosyjskim, tłumaczenie na język niemiecki nie jest wymagane. W razie przewozu na liniach kolei rumuńskich albo węgierskich, powinno być dołączone tłumaczenie na język niemiecki (art. 7).

List przewozowy zawiera, obok rubryk dotyczących stosowanych, szereg nowych rubryk, w których kolej zamieszcza dane o tych wszystkich czynnościach, jakie miały miejsce od nadania, aż do wydania przesyłki, a więc o zezwolenie na załadunek, o podstawieniu wagonu do załadunku, o czasie załatwienia formalności celnych, o czasie trwania i przyczynie zatrzymania przesyłki w drodze, o zleceniach dodatkowych, o sporządzonych protokołach, o doświadczeniach, przeładunku, o podstawieniu wagonu do wyładunku itd. W ten sposób list przewozowy staje się niejako fotografią całego procesu przewozu, co ma niesłychanie ważne znaczenie dla obydwu stron w razie powstania wzajemnych rozstrzeżeń.

Planowość przewozów. Zgodnie z systemem planowania przewozów w krajach, na które rozciąga się działanie umowy MGS, istnieje warunek, że obowiązek kolei wykonania przewozu za listem bezpośrednim dotyczy tylko przesyłek, przewidzianych w planie przewozów kolei żelaznej nadania (art. 6).

Przewozy warunkowe. W grupie materiałów niebezpiecznych, wyłączonych od przewozu, znajdują się wszystkie rodzaje tych materiałów, a nie jak w systemie KMT, tylko materiały zagrażające wybuchem, samozapalne, budzące odrazę i zaraźliwe. Dopuszczenie do przewozu materiałów niebezpiecznych jest możliwe jedynie na warunkach specjalnych przepisów, zgrupowanych w załączniku Nr 5 do umowy MGS. Budowa tych przepisów jest całkowicie inna niż w analogicznym załączniku I do KMT. Zwraca szczególną uwagę przejrzystość układu postanowień. Nomenklatura materiałów zestawiona jest w spisie alfabetycznym, a warunki przewozu ujęte są w dziesięciu tablicach oraz w przepisach ogólnych, które regulują ogólne zasady opakowania, ładowania, zestawiania pociągów, manewrowania, zdawania przesyłek z kolei na kolej, wydania przesyłek niebezpiecznych i rodzaje nalepek ostrzegawczych. Materiały niebezpieczne są dopuszczone do przewozu tylko w przesyłkach wagonowych i nie mogą być przewożone pociągami osobowymi.

Wśród dalszych towarów, przyjmowanych do przewozu, warunkowo przewidziane są prócz wymienionych w KMT również towary łatwo ulegające zepsuciu, wymagające przy przewozie ogrzewania, jak również ryby żywe, rośliny i kwiaty żywe, towary przewożone z odładunkiem i doładunkiem w drodze, samochody nieopakowane i inne maszyny z silnikami, przedmioty przekraczające skrajnie ładunkową, przewożone w wagonach specjalnych, o długości ponad 18 metrów i o wadze w jednej sztuce powyżej 5 ton (art. 3, 4).

Obowiązek wskazywania drogi przewozu. Nadawca jest obowiązany podać w liście przewozowym stacje graniczne zdawczo-odbiorcze, przez które przesyłka powinna być przewieziona. Jeżeli stosuje się jednolitą taryfę tranzytową lub bezpośrednią, to w sprawie wskazania granicznych stacji zdawczo-odbiorczych obowiązują postanowienia danej taryfy (art. 7).

Przewóz z różną szybkością. Dopuszczalna jest zmiana szybkości przewozu na punktach przejścia przesyłki z kolei żelaznych jednego kraju na koleje żelazne drugiego kraju. W tym celu wystarczy zamieszczenie odpowiedniego oświadczenia w liście przewozowym na przesyłkę zwyczajną (art. 7).

Poaniesienie operatywności przewozu. Stwierdzoną w drodze nadwyżkę wagi w przesyłce ponad nośność wagonu kolej odładowuje sama i wysyła na stację przeznaczenia bez uprzedniego zasięgania wskazówek od nadawcy, zawiadamiając go natomiast o fakcie odładowania i dosyłki (art. 8).

Dni świąteczne (wolne od pracy) nie wpływają na zawieszenie biegu terminu dostawy. Na przesłanie wskazówek w razie przeszkody w przewozie lub w wydaniu, są przewidziane określone terminy, wynoszące 8 dni, a dla przesyłek łatwopujących się 4 dni. Kolej jest upoważniona do likwidacji przesyłki wg przepisów wewnętrznych, nawet przed upływem tych terminów, gdy przesyłce zagraża zepsucie (art. 22 i 23).

Zabezpieczenie należytego stanu przewożonych przesyłek

W przypadku wadliwego stanu lub braku opakowania kolej odmawia przyjęcia przesyłki do przewozu, jednak na żądanie nadawcy obowiązana ona jest sporządzić o tym protokół. Udzielając zgody na przyjęcie do przewozu przesyłki w wadliwym opakowaniu, kolej powinna kierować się wskazówką, że wadliwość ta nie wywołuje obawy zaginięcia lub uszkodzenia towaru w drodze albo innych przesyłek, a także wyrządzenia szkody osobom. O stanie opakowania i towaru nadawca powinien zamieścić odpowiednią wzmiankę w liście przewozowym. Nadawca jest obowiązany zaopatrzyć każdą sztukę przesyłki drobnej w oznaczenia i nalepki z podaniem alfabetem łacińskim następujących danych, zgodnych z listem przewozowym:

- a) cechy nadawcy i kolejne numery sztuk,
- b) nazwa stacji i kolei nadania,
- c) nazwa stacji i kolei przeznaczenia,
- d) nazwisko (nazwa) odbiorcy.

Przy przesyłkach wagonowych cechować należy najmniej 10 sztuk na wagon, sztuki te rozmieszcza się w pobliżu drzwi wagonu.

Zabrania się przewozu przesyłek w wagonach zaplombowanych przez kolej żelazną z towarzyszeniem dozorców, przydzielonych przez nadawcę (art. 5 i 12).

Obliczanie i regulowanie kosztów przewozu

Opłacanie kosztów (przewoźnego, opłat dodatkowych oraz wydatków, powstałych w czasie przewozu) następuje:

- a) przez nadawcę — za odległość kolei nadania,
- b) przez odbiorcę — za odległość kolei przeznaczenia,
- c) przez nadawcę lub odbiorcę, zależnie od oświadczenia, zamieszczonego w liście przewozowym — za odległość kolei tranzytowych.

Opłaty za przeładowanie przesyłek do wagonu o innym prześwicie toru lub zmianę zestawów kołowych pobiera się zawsze od odbiorcy.

Co do opłacania kosztów przewozu w sposób inny niż wyżej przedstawiony, to mogą być zawierane porozumienia między kolejami żelaznymi, uczestniczącymi w MGS, albo też mogą tu obowiązywać ustawy i inne przepisy, ogłoszone należycie do wiadomości kolei żelaznych i ich klientów.

Stawki opłat w taryfach międzynarodowych, opartych na MGS, są wyrażone w walucie taryfowej, jaką jest rubel, bądź w innej walucie, z podaniem jednak warunków przerachowania przez walutę taryfową. Jeżeli nie ma ustalonych taryf międzynarodowych, stosuje się wewnętrzne taryfy, obowiązujące na kolejach, które uczestniczą w przewozie. Zmiany opłat taryfowych, spowodowane zmianą kursu waluty, albo wprowadzone w celu sprostowania omyłek drukarskich, mogą być wprowadzone w życie z dniem ogłoszenia; w innych przypadkach zmiany taryf wchodzi w życie najwcześniej w 15 dni po ich ogłoszeniu (art. 10, 16).

Zaliczki w gotówiznie, ani zaliczenia nie mają zastosowania (art. 18).

Jeżeli z jakichkolwiek przyczyn przewoźne okaże się wyższe niż to wynika z odpowiednich taryf międzynarodowych lub wewnętrznych, obowiązujących na poszczególnych kolejach żelaznych, to osoba uprawniona ma prawo do otrzymania różnicy w drodze reklamacji, niezależnie od tego, czy nadawca przesyłki żądał zastosowania tych taryf, czy nie (art. 10).

Zwrot nadpłat lub wyrównanie niedoborów odbywa się, w myśl wewnętrznych postanowień obowiązujących, na kolejach, na których dopuszczono do powstania niedoboru albo nadpłaty (art. 17).

Usprawnienie i przyspieszenie dysponowania towarem

Dopuszczone jest prawo zmiany umowy o przewóz oprócz nadawcy również przez odbiorcę albo jego pełnomocnika. Z prawa tego mogą korzystać jedynie państwowe organizacje handlowe i przedstawicielstwa handlowe. Zlecenie dodatkowe odbiorcy może dotyczyć: wstrzymania przesyłki, wydania przesyłki w miejscu przeznaczenia lub w innym miejscu pierwotnemu odbiorcy, albo nowemu odbiorcy. Odbiorca nie jest obowiązany do okazania wtórnika listu przewozowego. Z upoważnienia do udzielenia zlecenia dodatkowego może on skorzystać o tyle, o ile nadawca nie zmienił jeszcze umowy o przewóz. Zlecenie swe składa odbiorca za pośrednictwem granicznej stacji zdawczo-odbiorczej kolei przeznaczenia. Kolej nie ponosi odpowiedzialności za następstwa wykonania dodatkowego zlecenia odbiorcy. Również i nadawca nie odpowiada za zlecenia odbiorcy, a sam traci odtąd prawo rozporządzania przesyłką (art. 20 i 21).

Uproszczenie zasad odpowiedzialności

Ponowne nadanie przesyłki bez wyładowania (w tym samym wagonie) nie jest uwzględnione w zespole nieprzerwanej odpowiedzialności przewoźników.

Konstrukcja odpowiedzialności kolei, w razie tzw. przyczyn ogólnych, za zwłokę, uszkodzenie

lub zaginięcie przesyłki jest jednolita i przyjmuje między innymi za podstawę do zwolnienia kolei od odpowiedzialności okoliczności, których kolei nie mogła uniknąć i którym nie mogła zapobiec. W ten sposób instytucja siły wyższej jest wyeliminowana, a cały system odpowiedzialności przewoźnika jest zbliżony do zasady winy (art. 26).

W zakresie okoliczności kwalifikowanych, zwalniających kolei od odpowiedzialności, prawo domniemania zwykłego nie jest uwarunkowane granicą nadmiernego ubytku, gdy zachodzi szkoda z powodu niebezpieczeństwa, połączonego z przewozem w wagonach niekrytych (art. 27).

Odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie przesyłki oblicza się wg ceny wskazanej w rachunku dostawcy, potwierdzonym przez odpowiednie władze państwowe kraju kolei nadania. W braku rachunku obliczenia dokonuje się wg ceny państwowej, jaką towar tego samego rodzaju i gatunku miał w miejscu i czasie nadania przesyłki do przewozu (art. 28).

Wyższego odszkodowania niż rzeczywista szkoda na towarze żądać nie można. Nie znajdujemy więc w MGS postanowień o odpowiedzialności kolei w razie złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa, ani w ramach tzw. deklaracji wartości dostawy, regulacji występujących w KMT. W trosce o zabezpieczenie prawidłowego wymiaru wartości towarów szczególnie cennych, co ułatwia postępowanie w regulowaniu roszczeń, a kolei dopomaga do zwiększenia bezpieczeństwa przewozu, ustanowiona jest przymusowa deklaracja wartości niektórych towarów, jak: złoto, srebro, platyna, kamienie szlachetne, futra cenne, filmy, obrazy, posągi, wyroby artystyczne, antyki. Kwota deklarowanej wartości nie powinna przewyższać rzeczywistej wartości towaru. Kolej może sprawdzić prawidłowość deklaracji i pobiera z tytułu jej opłatę dodatkową, ustaloną w taryfach wewnętrznych (art. 33).

Uproszczenie i przyspieszenie regulowania wzajemnych roszczeń

Zostaje wprowadzone scentralizowanie wnoszenia reklamacji do wyznaczonych zarządów. Powództwo sądowe może być wytoczone przez osobę uprawnioną tylko po zgłoszeniu reklamacji do jednej z kolei do tego właściwej, jeżeli kolei ta w terminie 90 dni:

- a) odmówiła całkowicie albo częściowo uwzględnienia roszczeń z tytułu reklamacji, albo
- b) nie zapłaciła należnej kwoty z tytułu reklamacji, całkowicie lub częściowo uwzględnionej, albo
- c) nie udzieliła odpowiedzi o odmownym załatwieniu roszczeń z tytułu reklamacji lub też o całkowitym bądź częściowym ich uwzględnieniu.

Powód ma prawo wytoczenia powództwa w sądzie tego kraju, do którego kolei żelaznych zgłoszono reklamację (art. 36, 37, 38).

W razie przekroczenia terminu dostawy przy przewozie przesyłki na liniach kilku kolei, obliczenie terminu dostawy następuje w ten sposób, że termin odprawy dzieli się na równe części

między kolej nadania i przeznaczenia, termin zaś przewozu dzieli się w stosunku proporcjonalnym do odległości taryfowej (art. 43).

Sporne roszczenia zwrotne mogą być rozpatrywane wg uznania zainteresowanej kolei żelaznej albo na konferencjach zwoływanych w sprawach umowy MGS, albo w drodze powództwa sądowego wg miejsca siedziby kolei żelaznej, do której zgłoszono roszczenie zwrotne (art. 45).

Kolej żelazna uwzględnia żądanie stwierdzenia stanu przesyłki wydanej, gdy zgłoszono je natychmiast po wykryciu szkody, najpóźniej w ciągu trzech dni po odebraniu przesyłki (art. 39).

Wszelkie roszczenia z tytułu umowy o przewóz przedawniają się z upływem jednego roku (art. 40).

Łatwość dostosowania przepisów do potrzeb życia

Umowa MGS jest umową, zawartą przez resorty kolejowe zainteresowanych krajów. Nie mając charakteru umów międzyrządowych, nie podlega procedurze ratyfikacji, lecz tylko zatwierdzeniu przez kompetentne władze danych krajów. Każda ze stron może w dowolnym czasie zrzec się uczestniczenia w niej, przy czym wniosek taki nabiera mocy po upływie 6 miesięcy od dnia zgłoszenia go do Zarządu Kierującego (art. 51).

Zmiany i uzupełnienia umowy MGS ogłasza się na PKP w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych. Gdy wprowadzone są utrudnienia warunków przewozu, wchodzi one w życie po 30 dniach od ogłoszenia, a w pozostałych przypadkach ogłoszenie ich powinno nastąpić co najmniej na jeden dzień naprzód. Procedura wprowadzenia zmian jest prosta. Odbywa się to w drodze pisemnej albo na konferencjach. Uzgodnione wnioski podlegają zatwierdzeniu przez władze centralne wszystkich uczestniczących kolei żelaznych (art. 48, § 5 zał. 2).

W jaki sposób można by w świetle powyższych uwag sformułować ocenę wprowadzonego w życie systemu przepisów? Najbardziej ogólnie da się to sformułować następująco:

Przepisy te posiadają znamiona nowego typu prawa przewozowego, wyposażonego w dostateczne środki, aby skutecznie służyć socjalistycznej wymianie towarów w skali międzynarodowej. Prawo to upraszcza i przyspiesza proces przewozu, ustanawia instytucje, które ułatwiają prawidłową dystrybucję towarów importowych, zgodnie z interesem danego kraju, porządkuje i ujednolica zagadnienie płatności kosztów przewozu i wzajemnych rozrachunków, organizuje na nowych zasadach załatwianie roszczeń z umowy o przewóz i wreszcie stwarza warunki dla szybkiego aktualizowania poszczególnych postanowień, w miarę jak tego wymagać będą interesy kolei żelaznych i ich klientów.

W końcu należy podkreślić specjalną rolę, jaka przypada Polskim Kolejom Państwowym w nowej organizacji przewozów w komunikacji wzajemnej między ZSRR i krajami demokracji ludowej. W odpowiednich postanowieniach umowy znajdujemy mianowicie deklarację o powierzeniu PKP funkcji Zarządu Kierującego sprawami wykonania umowy MGS.

Urządzenia telekomunikacyjne na PKP i ich modernizacja

Mgr inż. PRZEMYSŁAW JAROS

Artykuł niniejszy stanowi dalszy ciąg artykułu pod powyższym tytułem, którego ostatni odcinek zamieszczony został w Nr. 12/1951 r. naszego czasopisma. W tym artykule autor omawia niektóre urządzenia telegraficzne, stosowane na PKP. Dalszy ciąg tych informacji ukaże się w Nr. 4 „Przeglądu Kolejowego”.

5. Urządzenia telegraficzne

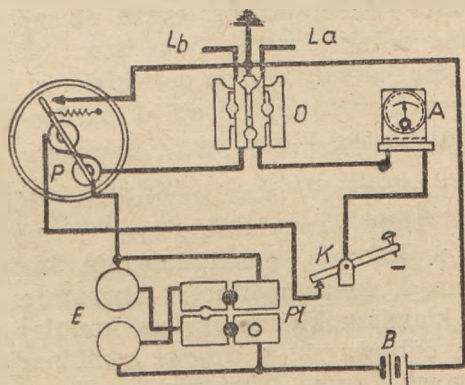
Urządzenia telegraficzne, stosowane na PKP, podzielić możemy:

1) pod względem typu technicznego aparatury telegraficznej — na: a) urządzenia „morsowskie” (typu Morse’a) oraz b) urządzenia dalekopisowe,

2) pod względem zaś zastosowania tych urządzeń, tj. ich roli, jaką spełniają na sieci telegraficznej, na: a) aparaty telegraficzne korespondencyjne, służące do przekazywania w różnych relacjach dalekich, czy bliższych wszelkiej korespondencji telegraficznej słubowej oraz b) aparaty telegraficzne, tzw. pociągowe, wzgl. zapowiadawcze, służące do zapowiadania ruchu pociągów, stosowane jeszcze dość powszechnie na szlakach, zwłaszcza tam, gdzie nie ma urządzeń blokady liniowej.

Zasada działania aparatu Morse’a jest względnie prosta i dość powszechnie znana: impulsy prądu, przerywanego ruchem klucza morsowskiego, powodują w aparacie odbierającym ruchy kotwiczki elektromagnesu, co daje w konsekwencji odbijanie kropek i kresek na przesuwającej się dzięki ruchowi mechanizmu napędowego — taśmie.

Urządzenia morsowskie stosowane na PKP, pracują w układzie „na prąd ciągły”, co oznacza, że w linii prąd płynie nieustannie, naciśnięcie zaś klucza przerywa go, w przeciwnieństwie do aparatów Morse’a — pocztowych, które pracują w układzie odwrotnym na „prąd

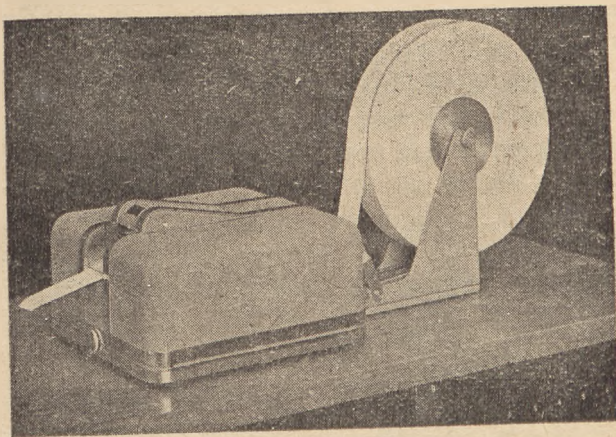


Rys. 26. Schemat urządzenia morsowskiego.

roboczy” (prąd płynie w linii dopiero przy naciśniętym kluczu). Układ na prąd ciągły zapewnia nieustanną kontrolę gotowości obwodu telegraficznego do pracy przy pomocy miliam-

peromierza, wskazującego wartość natężenia prądu w linii; to jest właśnie przyczyną, dla której na kolei stosuje się ten układ.

W obwodach telegraficznych kolejowych mamy zazwyczaj pewną liczbę aparatów Morse’a, włączonych szeregowo; do pracy mogą być włączone lub z niej wyłączone poszczególne stacje przy pomocy odpowiednich przełączy.



Rys. 27. Aparat Morse’a nowego typu (szwedzki) z napędem silniczkowym, wprowadzony ostatnio na PKP tytułem próby.

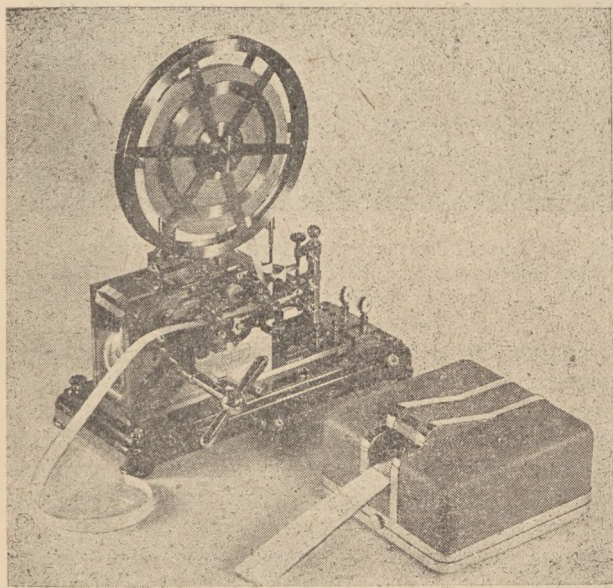
Na rys. 26 pokazany jest schemat typowego aparatu Morse’a kolejowego na prąd ciągły z przekaźnikiem (dzięki temu ostatniemu w linii płynie prąd niewielki — rzędu 15 m A, znacznie mniejszy od prądu lokalnego uruchamiającego elektromagnes piszący). Na rys. powyższym oznacza P — przekaźnik, E — elektromagnes piszący, Pł — przełącznik, K — klucz nadawczy, A — miliamperomierz, O — odgromnik, B — baterię.

Aparaty telegraficzne morsowskie są w zasadzie urządzeniem, którego znaczenie w miarę rozwoju urządzeń telekomunikacyjnych coraz bardziej maleje. Toteż Departament Elektrotechniczny, planując rozbudowę i modernizację kolejowych urządzeń łącznościowych w szerszej skali, nie przewiduje wzrastającego zastosowania tych urządzeń, a raczej planuje intensywną rozbudowę urządzeń dalekopisowych. Z uwagi jednak na istniejące warunki na PKP i szczególną dogodność telegrafii morsowskiej dla celów ruchowych, liczyć się należy z dłuższym jeszcze okresem konieczności posługiwania się aparatami Morse’a. Aby jednak i w tej dziedzinie pójść po linię modernizacji, wprowadzone zostały ostatnio na PKP tytułem próby innej konstrukcji aparaty Morse’a.

zupełnie zmodernizowane w stosunku do aparatów telegraficznych dawnego typu.

Są to aparaty f. Ericsson, poruszane silnikiem elektrycznym (zasilanie 24 V pr. stałego) zamiast sprężyną, pozbawione urządzenia piszącego płynnym tuszem. Kreski na taśmie daje natomiast obracające się metalowe kółeczko na specjalnie chemicznie preparowanej taśmie papierowej. Aparaty te zbudowane są jako podwójne, dwustronne, tj. mogące odbierać na tej samej taśmie dwie depesze, przychodzące z dwóch różnych obwodów telegraficznych (2 kółeczka i 2 przekaźniki piszące).

Całość aparatu zmontowana jest w postaci bardzo zwartej konstrukcji, umieszczonej w niewielkich wymiarów estetycznej obudowie. Rys. 27 pokazuje wygląd zewnętrzny takiego aparatu. Na rys. 28 widzimy sam aparat obok aparatu Morse'a starego typu. Zestawienie obu rozwiązań daje pojęcie, jak dalece sprzęt telekomunikacyjny ulega ciągle jeszcze przeobrażeniu, przyjmując nowe, daleko odbiegające od starych, formy.



Rys. 28. Aparaty Morse'a starego i nowego typu

Nowoczesną telegrafię reprezentuje jednak dalekopis. Zasada działania dalekopisu polega na użyciu pewnego, dość zresztą skomplikowanego układu dźwigni i kontaktów, który dzięki zastosowaniu szeregu kombinacji impulsów elektrycznych, wysyłanych z aparatu nadającego po przewodach (obwodzie 2-żyłowym) do aparatu odbierającego, powoduje, że naciśnięciu danego klawisza w nadajniku odpowiada odbicie się właściwej litery w odbiorniku. Dalekopisy są aparatami telegraficznymi typu tzw. „start-stop“, to zn.: współpracujące aparaty nie biegną ze sobą synchronicznie, lecz dla nadania każdej litery mechanizmy ich są do-

rażnie uruchamiane i następnie zaraz zatrzymywane. Dla nadawania liter alfabetu używa się w dalekopisach kombinacji 5 impulsów (2 ponadto służą do uruchamiania i zatrzymywania mechanizmu odbiorczego).

Pisanie odbieranej przez dalekopis depeszy literami, podobnie jak na maszynie do pisania (klawiatura dalekopisu przypomina też zupełnie klawiaturę zwykłej maszyny), jest ogromną i niezaprzeczalną zaletą tego typu telegrafii, która też stopniowo wypierać zaczyna inne systemy.

Rozróżniamy dalekopisy typu taśmowego, piszące na taśmie jak aparaty Morse'a oraz typu arkuszowego, piszące jak maszyna na normalnym papierze.

Dalekopis składa się z następujących części: nadajnika z klawiaturą, odbiornika, drukarki oraz urządzenia napędowego (silnik kolektorowy); dalekopisy arkuszowe wyposażone są jeszcze w tzw. „karetkę“ — urządzenie do przemieszczania miejsca pisania na arkuszu na nowy wiersz.

W okresie przedwojennym PKP wprowadziły tytułem próby bardzo niewielką zresztą ilość dalekopisów Siemens'a.

W okresie powojennym koleje nasze zrobiły duży krok naprzód w dziedzinie modernizacji swych urządzeń telegraficznych przez wprowadzenie nowoczesnego typu dalekopisu arkuszowego syst. „Teletype“ i dziś dysponują potężną, jak na stosunki krajowe, siecią dalekopisową, która przejęła cały niemal ruch telegraficzny korespondencyjny. Układ rozbudowanej stale sieci jest również planowany jako gwiazdowy. W węzłach tej sieci stwarzane są większe, tzw. ośrodki telegraficzne z łącznicami, umożliwiającymi pracę dalekopisów sieci w różnych relacjach.

Ponadto realizowane są także obwody telegraficzne dalekopisowe, typu tzw. „point to point“, tzn. układy dwóch dalekopisów, współpracujących w danej relacji o bardzo dużym nasileniu depesz — wyłącznie ze sobą.

Typ dalekopisów, stosowanych na PKP, należy do grupy tzw. dalekopisów „mechanicznych“, w których przekształcanie impulsów prądu na drukowaną literę i odwrotnie: naciśnięcie klawisza klawiatury na impulsy elektryczne, odbywa się w drodze kombinacji mechanicznych (prace dźwigni, rygla, zapadek, kontaktów itd.). Napęd dalekopisu odbywa się za pomocą stale obracającego się silnika komutatorowego. Zasilanie dalekopisu odbywa się z odpowiedniego prostownika lampowego (mocy ok. 500 W).

(D. c. n.)

Z DOŚWIADCZEŃ RADZIECKICH

W roku 1951 wprowadzono na sieci PKP dyspozytorów odcinkowych oraz dyspozytorów parowozowych. Dyspozytorów ruchowych zapożyczono w nowoczesne urządzenia selektorowe, pozwalające im operatywnie kierować ruchem pociągów, pozwalające im wpływać na usprawnienie ruchu pociągów, na skrócenie obrotu parowozów i wagonów, na podwyższenie regularności biegu pociągów.

Przegląd Kolejowy poświęca dużo miejsca opisom przodujących metod pracy dyspozytorów radzieckich. Instrukcje pracy dla dyspozytorów opracowano również w oparciu o doświadczenia pracy dyspozytorów radzieckich.

Praca dyspozytorów pozwoliła nam przeprowadzić przewozy jesienne lepiej i sprawniej niż w roku 1950. Mamy już oddziały eksploatacyjne, jak np. w dyrekcji gdańskiej, oddział Kłodzk itp., gdzie dyspozytorzy ruchu kierują ruchem pociągów, gdzie dyspozytorzy wpływają na usprawnienie ruchu. Jednak obok tych pozytywnych osiągnięć nie brak niestety oddziałów eksploatacyjnych, jak np. oddział poznański, których kierownictwo nie zrozumiało znaczenia i roli dyspozytora, których kierownictwo nie udzieliło należytej uwagi pracy dyspozytorów. Nic też dziwnego, że na takich oddziałach uzbrojeni w nowoczesne urządzenia selektorowe dyspozytorzy spełniają tylko funkcje sytuatorów, wloką się za pociągami i nie mają najmniejszego wpływu na bieg pociągów.

Zdarzają się również wypadki, że na dyspozytorów wyznaczono słabych dyżurnych ruchu lub byłych sytuatorów, wychodząc z gruntu fałszywego i szkodliwego założenia, że szkoda stawiać na stanowisko dyspozytora dobrego dyżurnego ruchu, bo się tym osłabi pracę węzła, czy też stacji. W efekcie, tak stawiając zagadnienie, nie uzyskano na tych oddziałach żadnego usprawnienia pracy. Tego typu dyspozytorzy nie stali się kierownikami swoich odcinków, nie mogli zdobyć i nie zdobyli żadnego autorytetu u podległych im dyżurnych ruchu.

Jeszcze gorzej przedstawia się sprawa dyspozytorów parowozowych. Co prawda dyspozytorzy parowozowi w nowej formie zostali

wprowadzeni dużo później niż dyspozytorzy ruchu, co w pewnym, nieznacznym stopniu usprawili ich gorszą pracę.

Jednak trzeba stwierdzić, że czas potrzebny na rozruch, na rozkręcenie pracy dyspozytorów parowozowych jest stanowczo zbyt długi.

Dyspozytorzy parowozowi, na wielu oddziałach, jak np. na oddziale krakowskim, nie mają pojęcia o tym, jakie parowozy znajdują się na podejściu i jak będzie kształtować się ruch w ciągu najbliższych godzin. Nie planują w oparciu o dane dyspozytorów ruchu wydania parowozów i pracy parowozowni, a o sytuacji parowozowej dowiadują się raczej z parowozowni niż z wykresu rzeczywistego biegu pociągów. Oczywiście, że taka praca dyspozytorów parowozowych nie przynosi najmniejszego pożytku i że w końcu dyspozytorzy ruchu na tych oddziałach wolą mówić bezpośrednio z parowozownią niż z dyspozytorem parowozowym, który spełnia tylko funkcje pośrednika.

Pracy dyspozytorów należy poświęcić bardzo dużo uwagi. Trzeba jak najszerzej wdrażać doświadczenia pracy przodujących dyspozytorów radzieckich Sudnikowa i Korolewej. Od tego, jak szybko uda nam się usprawnić pracę naszych dyspozytorów, od tego, jak szybko uda się nam rozpowszechnić wśród naszych dyspozytorów przodujące metody pracy, zależy w dużym stopniu usprawnienie pracy kolejnictwa, zależy wykonanie zadań planu przewozowego.

Zamieszczony poniżej artykuł z „Gudka” o nowej metodzie pracy oddziału eksploatacyjnego Ruzajewka powinien być tematem narad wytwórczych w oddziałach eksploatacyjnych, powinien być przedyskutowany przez kierownictwo służby ruchu i służby mechanicznej. Zastosowanie na naszych kolejach inicjatywy kolejarzy oddziału Ruzajewka pozwoli nam na poważne usprawnienie ruchu, pozwoli na skrócenie obrotu parowozów, na wydłużenie przebiegu dobowego parowozów, pozwoli unormować czas pracy drużyn parowozowych i wygospodarować poważne oszczędności. Zastosowanie optymalnych wykresów obrotu parowozów, to podstawa dla szerokiego rozwoju jednej z najbardziej przodujących form współzawodnictwa na kolei — współzawodnictwa maszynistów-pięćsetników.

Stachanowska inicjatywa maszynistów i drużyn dyspozytorskich w Ruzajewskim Oddziale Eksploatacyjnym

W. WASZATOWSKI i I. CHROMCZENKO

Jednym z najważniejszych oddziałów na Kujbyszewskiej magistrali jest oddział Ruzajewski. Zdaje on i przyjmuje codziennie od sąsiadujących oddziałów dziesiątki pociągów. Ruzajewsk graniczy z dyrekcją Moskiewsko - Riazańską, Kazańską i Ufimską, zaś we własnej dyrekcji z oddziałem Syzrańskim i Penzeńskim. Na węźle Ruzajewskim znaczna część wagonopotoku podlega całkowitej lub częściowej przeróbce. Z nastaniem zimy, w związku z przerwą nawigacji na Woldze, ilość wagonopotoków jeszcze bardziej wzrosła. Zwiększenie ruchu spowodowało szereg trudności w pracy oddziału.

W tym czasie zachodzili często przodujący dyspozytorzy do naczelnika wydziału politycznego, tow. Małachowa. Przynosili oni ze sobą wykresy, rysunki, schematy. I tow. Małachow, który jest z zawodu inżynierem ruchu, zainteresował się inicjatywą młodych dyspozytorów - komunistów. Dużo było różnych propozycji. Lecz wszyscy jednomyślnie doszli do jednego wniosku: należy przede wszystkim poprawić wykorzystanie parku wagonowego i na tej podstawie walczyć o poprawę biegu pociągów.

O tych zamierzeniach dowiedział się cały kolektyw i gorąco je poparł. Na posiedzeniu aktywu dyspozytorzy - racjonalizatorzy mówili o swoich spostrzeżeniach, dotyczących lepszego wykorzystania parowozów i przyspieszenia biegu pociągów. Uczestnicy posiedzenia poparli jednomyślnie inicjatywę przodujących maszynistów i postanowili zorganizować obroty parowozów według optymalnego wykresu, ułożonego na podstawie norm progresywnych, opartych na przodujących osiągnięciach pracy ruchowej. **Tak powstał kompleksowy optymalny wykres obrotu parowozów.** Kompleksowy dlatego, że przy jego opracowaniu wzięto pod uwagę wszystkie przodujące metody pracy ruchowej, szybkościową przeróbkę składu na stacjach, przyspieszony przebieg pociągów na odcinkach, maksymalne wykorzystanie parowozu. Kompleksowy dlatego, że przy wprowadzeniu nowego wykresu przewidziano takie planowanie pracy parku parowozowego w ciągu doby i w ciągu zmiany, które bazowałoby na realnych warunkach ruchowych i równocześnie zapewniało ze wzrostem przewozów lepsze wykorzystanie wykresu ruchu pociągów i sprawne przyjmowanie potoków towarowych. Kompleksowy — dlatego, że kierowanie ruchem pociągów i obrotem parowozu — przy zastosowaniu nowego wykresu — wymaga skoordynowanego wysiłku ruchowców i maszynistów. Sporządzono plan zastosowania nowych metod pracy. Na wszystkich ważnych odcinkach klerownictwo objęli komuniści. Komitet partyjny na węźle, kierowany przez tow. Szmieleva, zorganizował za przykładem Leningradców 6 brygad kontroli społecznej, w skład której weszło 26 najlepszych pracowników węzła. Zadaniem ich było dbać o wysoką jakość formowania pociągów i techniczny stan wagonów.

Organizacje partyjne oddziału, stacji, parowozowni, składów opałowych, odcinków drogowych, przeprowadziły szeroką akcję wśród swoich ko-

lektywów. Na zebraniu brygad parowozowych, które odbyło się w biurze technicznym parowozowni, zabierali głos przodujący maszyniści, jak: tow. Ałamowski, Wołżeński, Passagin i wielu innych. Poparli oni jednomyślnie wspianą inicjatywę dyspozytorów, dzięki której stworzono najbardziej sprzyjające warunki dla zwiększenia szeregów pięćsetników.

Nowy wykres stał się efektywnym środkiem zwiększenia tempa pracy ruchowej oraz umiejętnego przerabiania dużych potoków wagonowych w skomplikowanych warunkach dużego i rozgałęzionego oddziału.

1. ZASADY ZESTAWIENIA WYKRESU KOMPLEKSOWEGO

Kolektyw oddziału w Ruzajewsku ustalił dokładnie zakres współpracy maszynistów i dyspozytorów pociągowych. Praktyka wykazała, że tylko wspólne planowanie daje racjonalne i słuszne decyzje.

Nie może być inaczej — powiedział starszy dyspozytor parowozowy T. Antipow — bowiem powodzenie całej pracy eksploatacyjnej jest przede wszystkim uzależnione od naszej współpracy, od ścisłego, wszechstronnie przemyślanego operatywnego planu, który przekazujemy linii na każdą dekadę, dobę i zmianę.

Niektórzy kierownicy tłumaczyli pogorszenie pracy eksploatacyjnej w pierwszym okresie zimy zwiększeniem ruchu — większą ilością potoków wagonowych, biegnących do Ruzajewska ze wszystkich pięciu punktów granicznych. Lecz przodujący ludzie oddziału rozumowali inaczej. Wskazywali oni na kampanijność, przejawiającą się w pracy, która podrywa dyscyplinę państwową, na osłabienie walki o stosowanie stachanowskich metod pracy.

Szukali oni wytrwale skutecznego sposobu przezwyciężenia tych trudności. Rezultatem tych poszukiwań był kompleksowy wykres optymalnego obrotu parowozów.

Wykonanie wykresu, udoskonalonego przez wprowadzenie progresywnych poprawek, gwarantuje stosowanie wypróbowanych przodujących metod wykorzystania parowozów. Tym samym stworzono warunki, umożliwiające wykonanie wykresu jazdy. Na tych założeniach opierali się dyspozytorzy — racjonalizatorzy Ruzajewska, pamiętając o tym, że racjonalny wykres obrotu gwarantuje rozwój ruchu pięćsetników. Do tych racjonalizatorów należeli: starszy dyspozytor parowozowy Antipow, starszy dyspozytor ruchu Zwieriew, dyspozytor parowozowy Iwoszczekin, dyżurny oddziałowy Krasilnikow oraz dyspozytorzy ruchu Repin i Usankin.

Należy również wspomnieć o tym, że w tym czasie, kiedy na sieci wprowadzono zimowy wykres ruchu pociągów, korygowano też wykres obrotu parowozów. Toteż zmiany wykresu obrotu należało dokonywać tylko kosztem zmian rozkładu wewnątrzoddziałowego, nie zmieniając w żadnym wypadku ustalonego czasu przybycia pociągów do stacji wylotowych oddziału. Na to otrzymano specjalne pozwolenie.

Budując wykres kompleksowy, uwzględniono właściwości każdej linii, każdego odcinka trakcyjnego. Tak np. na jednostronnym krótkim odcinku Ruzajewska — Krasnyj Uzeł postanowiono wprowadzić jazdę okreśną grupy parowozów z zajazdem do parowozowni macierzystej na wyposażenie jeden raz na dwie jazdy.

Obliczenia wykazały, że na dwóch odcinkach trakcyjnych Kowylkino — Ruzajewka — Inza można szeroko stosować jazdę pierścieniową. Dzięki temu większość parowozów, obsługujących odcinek, nie była w Ruzajewce zmieniana.

Na szlakach odcinka Ruzajewka — Kowylkino, nowy wykres obrotu parowozów i odpowiednio do niego skorygowany wykres ruchu pociągów umożliwił zastosowanie paczkowego ruchu pociągów, polegającego na tym, że kilka pociągów biegnie jeden za drugim w niewielkich odstępach czasu. Spółśób ten pozwala przepuścić szybciej i większą ilość pociągów na dobę.

Doświadczenia pierwszych zimowych tygodni wykazały, że istniejący wykres ruchu nie zawsze dostatecznie uwzględniał właściwości pracy parowozów na najtrudniejszych szlakach, w szczególności na głównej linii oddziału — w kierunku od Ruzajewki do Kowylkina i Penzy. Kontrola wykresu obrotu parowozów pozwoliła zmienić nieco rozkład przede wszystkim w kierunku z Ruzajewki bez zmiany czasu przyjmowania i zdawania pociągów na punktach granicznych.

Niełatwo jednak było wysłać pociągi o 5.—7 min. wcześniej z takiej stacji jak Ruzajewka, gdzie są bardzo trudne warunki pracy, gdzie wyprawienie każdego pociągu na linię powoduje przerwy w pracy manewrowej z powodu nadmiaru sprzecznych dróg przebiegu.

Należało skontrolować całą technologię stacji, skrócić czasy wszystkich operacji, związanych z formowaniem i przygotowaniem pociągów do jazdy. Zmiana dyspozytora manewrowego stacji Ruzajewka, tow. Judina, przy współpracy kolektynu zmiany starszego rewidenta T. Bekmurzina, pracującego według systemu Szczebliki, zaczęła, wzorując się na systemie pierowskiego racjonalizatora Szmielewa, wysłać pociągi ściśle według zmienionego wykresu.

Przy zestawianiu optymalnego wykresu obrotu uwzględniono także doświadczenie przodujących dyspozytorów w prowadzeniu ruchu na kombinowanym jednotorowym i dwutorowym odcinku Ruzajewka — Inza, przeniesiono umiejętnie skrzyżowania na szlak według wypróbowanego systemu dyspozytora kurskiego, tow. Filipowa i wykorzystano odcinek jako dwutorowy.

Dużą rolę przy zestawianiu optymalnego wykresu odegrał w nowych warunkach rozwój systemu Sudnikowa. Przy maksymalnych rozmiarach ruchu specjalnie duże znaczenie ma koordynacja podejścia pociągów z obrotem parowozów. System Sudnikowa stosuje się inaczej na różnych odcinkach Ruzajewskiego oddziału, w zależności od właściwości pracy. Weźmy na przykład punkt graniczny Moskiewsko — Riazańskiej kolei — stację Kowylkino, gdzie odpoczywają drużyny parowozowe. Dyspozytor uzgadnia czas podejścia pociągów do tego punktu z takim obliczeniem, ażeby drużyna wyposażająca parowóz zakończyła przygotowanie parowozu do chwili zakończenia odpoczynku przez drużynę parowozową.

Krasnyj Uzeł — to punkt graniczny z Kazańską dyrekcją. Tutaj drużyny nie odpoczywają. System tow. Sudnikowa stosuje się tutaj w tej samej formie, w jakiej zaprojektował go sam autor. Na stacji Nalejka, graniczącej z oddziałem Syzrańskim,

na którą pociągi z oddziału Ruzajewskiego przychodzą sprawniej niż w kierunku odwrotnym, zwrócono specjalną uwagę na to, aby nie dopuścić do grupowania się parowozów w oczekiwaniu na pociągi. Uwzględniając wszystkie te właściwości, przestrzega cały oddział ściśle zasad maksymalnego skrócenia czasu postoju parowozów.

W nowych warunkach kontrola organizacji pracy parowozów należy do dyżurującego dyspozytora parowozowego, który ma prawo w pełni rozporządzać każdym parowozem.

2. JAZDA PIERŚCIENIOWA W NOWYCH WARUNKACH

Jazda pierścieniowa — wypróbowany system efektywnego wykorzystania parku parowozowego, nabiera specjalnie wielkiego znaczenia w nowych warunkach pracy i odpoczynku drużyn parowozowych. Umożliwia ona znaczne zwiększenie dobowego przebiegu parowozu bez przedłużania czasu pracy drużyn parowozowych.

W parowozowni Ruzajewka są maszyniści, maszyniści, mający duże doświadczenie w jeździe pierścieniowej. Lecz ostatnio zapomniano o jeździe pierścieniowej — ani jeden parowóz nie przechodzi przez Ruzajewkę bez odczepienia od składu. Przy zestawianiu kompleksowego optymalnego wykresu, postanowiono w Ruzajewce nie tylko wprowadzić jazdę pierścieniową w dawnej formie, tj. tylko dla części parowozów, lecz zorganizowano ją w nowy sposób. W wykresie wydzielono pociągi tranzytowe, idące z Kowylkina przez Ruzajewkę na Inzę i z powrotem. Wszystkie parowozy po kolei obsługują te pociągi, stosując jazdę pierścieniową.

U dyspozytora parowozowego i odcinkowego, a także u dyżurnych parowozowni głównej Ruzajewka i parowozowni zwrotnej Inza i Kowylkino wywieszono na widocznym miejscu tablicę, na której specjalnie oznaczone są numery pociągów „pierścieniowych“, czas odjazdu poszczególnego pociągu z punktu zwrotnego, czas przybycia do Ruzajewki i czas jego postoju. Na tablicy tej wyszczególniono, z którego pociągu i do którego należy przyczepić parowóz. Stosownie do warunków wykresu od niewielkiej ilości pociągów, jadących do Ruzajewki na przeróbkę, odczepia się parowozy na węźle. Bez zajazdu do parowozowni przyczepia się je tutaj do innych przygotowanych składów.

W regulaminie stacyjnym Ruzajewki wprowadzono zmiany, polegające na tym, że w tym okresie, kiedy nie ma pociągów osobowych, pozwala się przepuszczać po głównych torach przyjeściowoodjazdowych pociągi „pierścieniowe“.

Niektóre pociągi posiadają według wykresu znaczny czas postoju w Ruzajewce. W takich przypadkach dodatkowe wyposażenie w wodę i szlakowanie paleniska odbywa się na stacjach, znajdujących się przed węzłem.

Jazda pierścieniowa, dla której wydziela się nie grupę parowozów, lecz grupę pociągów — podciąga przeciętnych maszynistów do poziomu przodujących. Zmusiła ona wszystkich maszynistów ruzajewskich obchodzić się z parowozem troskliwie, po łuninowsku, zmusiła dbać o to, by parowóz był zawsze przygotowany do jazdy do Ruzajewki bez zajazdu do parowozowni głównej, w przeciwnym bowiem razie zmuszeni byłiby w punkcie zwrotnym stracić swą kolejność na rzecz innej drużyny przygotowanej do jazdy tranzytowej.

W Ruzajewce prowadzą pociągi bez odczepienia nie tylko przodujący maszyniści, jak tow. Wasiliew, Basow, Fomiczew, Alamowski, Passagin, lecz rów-

niez młodzi maszyniści. W ostatnich dniach prowadzenie kolejnego pociągu „pierścieniowego“ Nr 1537 z Inzy do Ruzajewki, przypadło młodemu maszyniście tow. Botiakowu. Do Ruzajewki przyprowadził tow. Botiakow pociąg planowo. Na torach oczekiwała go już drużyna podmienna tow. Balajewa. Obydwie drużyny szybko przygotowały parowóz do dalszej drogi na odcinek Ruzajewka — Kowylkino. Pociąg wyjechał także planowo.

3. OBRÓT PAROWOZU NA KRÓTKIM ODCINKU TRAKCYJNYM

Na propozycję przodujących maszynistów parowozowni Ruzajewka przeprowadzono na krótkim odcinku trakcyjnym Ruzajewka — Krasnyj Uzeł — Ruzajewka — próbne jazdy parowozów w zamkniętym cyklu obrotu (jazde okrężną). Dla obsłużenia odcinka trakcyjnego wydzielono niedużą, stale kursującą tutaj grupę parowozów.

W tych próbach eksploatacji parowozów w jeździe okrężnej brał udział jeden z lepszych ruzajewskich maszynistów, Władimir Aleksandrowicz Wasiliew. Oto jedna z jego jazd: W Ruzajewce napelnił tender węglem do maksimum, nabrał piasku, zapas smaru i poprowadził pociąg w kierunku Krasnyj Uzeł. Na całą drogę, łącznie z czasem przejmowania parowozu, stracił tow. Wasiliew 35% czasu ustalonego dla tego odcinka. W Krasnym Uziele, tj. w punkcie zwrotnym, dodatkowy odpoczynek był niepotrzebny. Po szybkim wyposażeniu tam parowozu, bez dobrania węgla, wyruszył tow. Wasiliew po 45 min. znowu w drogę do Ruzajewki. Tutaj na torach stacyjnych zmieniły się drużyny i tow. Wasiliewa zastąpił tow. Frołow. Nie zajeżdżając do parowozowni i nie nabierając wody, obrócił tow. Frołow parowóz na tzw. Galicyńskim półkolu, wyczyścił palenisko w wyznaczonym do tego na stacji miejscu i po uzupełnieniu zapasu wody poprowadził pociąg w kierunku Krasnyj Uzeł. Po dokonaniu samej jazdy Ruzajewka — Krasnyj Uzeł — Ruzajewka, bez odpoczynku w punkcie zwrotnym, tow. Frołow zajeżdżał na skład opału w Ruzajewce. Tam parowóz nabrał węgla i drużyny zmieniły się. W ten sposób pracowały też inne parowozy.

Doświadczenia wykazały, że korzystniejsza jest jazda pierścieniowa na krótkim odcinku trakcyjnym. Wtedy bowiem każdy parowóz zajeżdża do parowozowni pod wyposażenie tylko raz na dwie jazdy. Poza tym pracując stale na jednym odcinku, drużyny poznają lepiej właściwości tego odcinka, profil toru, rozmieszczenie parków na węzłach.

System ten nie znalazł początkowo szerokiego zastosowania, ponieważ woda w Krasnym Uziele jest bardzo twarda. Przy stałej pracy parowozu można było zaobserwować porywanie wody z kotła. Lecz obecnie, przy zestawianiu kompleksowego ścięsnionego wykresu obrotu parowozów, potrafili dyspozytorzy w Ruzajewce zorganizować pracę w zamkniętym cyklu. W tym celu wykorzystali oni nowy sposób wewnątrzkotłowej obróbki wody przy pomocy proszku „przeciw pianowego“. Wykorzystanie tego środka przy równoczesnym stosowaniu antynakipinu (sodafosu) i częstego przedmuchiwania kotła zapobiega pienieniu i porywaniu wody.

Pracując w zamkniętym cyklu na krótkim odcinku trakcyjnym, zwiększa się przebieg parowozu o 25 — 30% w porównaniu z normą. W najbliższym czasie wyposażenie w węgiel odbywać się będzie na stacji Krasnyj Uzeł. Wówczas parowozy będą wjeżdżać do parowozowni głównej tylko na płukanie.

4. ROLA ORGANIZACYJNA ZMIANOWEGO DYSPOZYTORA PAROWOZOWEGO

W nowych warunkach wzrosła niezwykle rola dyspozytora parowozowego. Wykonawcy wykresu rozumieli, że chcąc walczyć o dotrzymanie wykresu obrotu parowozów, należy stworzyć takie warunki, aby dyspozytor parowozowy przestał być rejestratorem wypadków, lecz stał się organizatorem pracy parowozów według ścięsnionego wykresu.

Na oddziale zmieniono przede wszystkim warunki pracy dyspozytora parowozowego. W jego pokoju znajduje się selektor, który umożliwia mu łączność ze wszystkimi punktami dowolnego odcinka. Drugi selektor daje bezpośrednią łączność z dyżurnym na parowozowni głównej i zwrotnej. Oprócz tego ma dyspozytor bezpośrednią łączność ze składami opałowymi i dyżurnymi ruchu na ważniejszych stacjach. Wszystko to pozwala dyspozytorowi śledzić ruch parowozów nie na wykresach dyspozytorów ruchu, lecz na podstawie prawdziwej kontroli faktycznej sytuacji na linii.

Należy pamiętać, że są tu dwie parowozownie główne i kilka odcinków trakcyjnych. Oznacza to, że jeżeli dyspozytor parowozowy chce być organizatorem walki o dotrzymanie wykresu obrotu, to powinien nie tylko znać sytuację na wszystkich odcinkach oddziału, lecz organizować pracę parowozów na tych odcinkach.

Lepiej niż inni wywiązuje się ze swoich zadań dyspozytor parowozowy, Wasilij Sergiejewicz Iwaszczekin, pracujący w jednej zmianie z dyspozytorem oddziału, tow. Krasilnikowym. Zestawiają oni razem plan pracy ruchowej na okres swej zmiany. Plan ten koryguje się co 3 godziny.

W ciągu swojego dyżuru walczy dyżurny dyspozytor parowozowy o dotrzymanie ustalonych terminów postojów parowozów w punktach zwrotnych, a zwłaszcza tych, które graniczą z sąsiadującymi dyrekcjami. Dyżurny dba o to, aby ustalony porządek pracy i odpoczynku wszystkich drużyn parowozowych był ściśle przestrzegany.

Dyspozytor pomaga przepuszczać parowozy po pierścieniu. Kontaktuje się on w czasie postoju z maszynistami jeżdżącymi pierścieniowo, dowiaduje się o ich potrzebach i na węzłowej stacji zapewnia przygotowanie wszystkiego, co jest konieczne.

W. S. Iwaszczekin osiągnął pełną realizację progresywnych norm obrotu parowozów. W czasie jego dyżuru nie zdarzają się wypadki naruszenia dyscypliny pracy i odpoczynku brygad parowozowych i pociągowych.

5. PRZEPUSZCZANIE POCIĄGÓW NA TRUDNYCH SZLAKACH

W czasie zimowych dni — zwłaszcza podczas wiatrów i zamieci — zachodziły wypadki spóźniania się pociągów, idących przez trudne odcinki od Ruzajewki do Kowylkina i od Ruzajewki do Penzy.

Niektórzy maszyniści po wydłużeniu czasu jazdy na trudnym odcinku starali się nadrobić stracony czas na pozostałej części drogi. Lecz w ten sposób nie zawsze osiągnano zamierzony cel. Naruszenie wykresu przez jeden pociąg i na jednym szlaku mogło czasem załamać wykres całej grupy pociągów. Powstawało zamieszanie w ruchu. Od pierwszych dni zimy zaczęli maszyniści i dyspozytorzy oddziału zastanawiać się nad tym problemem i szukać właściwego rozwiązania. Problem ten został rozwiązany z chwilą wprowadzenia optymalnego kompleksowego wykresu obrotu parowozów. Uda-

to się zwiększyć nieco czas przejazdu trudnych szlaków. Dało to swój efekt. Pięć dodatkowych minut, które maszyniści otrzymali jako rezerwę na ruszenie składu z miejsca i na rozruch, nadrabiają z nadwyżką na odcinku i doprowadzają pociąg na końcowy punkt o 20 — 30 min. wcześniej niż wskazuje wykres.

Oto charakterystyczny przykład. W czasie dyżuru dyspozytora T. Usankina poprowadził maszynista tow. Skwarcow pociąg jadący z Ruzajewki w kierunku Kowylkino. Przejechał on trudny szlak ściśle według nowego wykresu. Po czym dyspozytor zmuszony był zatrzymać pociąg na parę minut dłużej w Chowańszczyźnie dla skrzyżowania z opóźnionym pociągiem pasażerskim. Minuty te nie były stracone. Maszynista przejechał parowóz, nabrał wody i po tym prowadził pociąg bez zatrzymywania do stacji Kowylkino, nadrabiając czas stracony na postój przy skrzyżowaniu.

6. REGULOWANIE RUCHU POCIĄGÓW NA KOMBINOWANYM ODCINKU

Na odcinku Ruzajewka — Inza są wszystkie warunki potrzebne do szerokiego stosowania metody kurskiego dyspozytora — racjonalizatora. Obecnie inżyniera Filipowa. Parę lat temu tow. Filipow dowiódł, że przy umiejętnej dyspozytorskiej organizacji ruchu można eksploatować linię, posiadającą poszczególne szlaki i dwutorowe, jak i linię dwutorową. Dyspozytor Ruzajewskiego oddziału, tow. Krasilnikow razem z przodującym dyspozytorem odcinka Ruzajewka—Inza, tow. Potapowym, organizują systematycznie na tym odcinku ruch pociągów bez postojów w oczekiwaniu na skrzyżowanie. Odprawiają oni pociągi tak, aby można było zrobić skrzyżowanie nie na stacji, lecz na dwutorowym szlaku. Tego rodzaju organizacja wymaga wysoce wykwalifikowanych dyspozytorów i maszynistów.

Najlepsi maszyniści parowozowni Ruzajewka, tow. Passagin, Alamowski i Wasiljew, pomogli pozostałym mechanikom opanować stachanowską technikę prowadzenia pociągów na tym odcinku. Tak powstały możliwości przepuszczenia wszystkich pociągów bez zatrzymań dla skrzyżowania.

Należało teraz zmienić istniejący wykres ruchu pociągów. Największą trudność przedstawiało przepuszczanie pociągów zbiorowych. Lecz i to udało się przezwyciężyć. Zorganizowano pracę pociągów zbiorowych w ten sposób, że na ich drodze były tylko dwa krótkie postoje dla odczepienia lub dołączenia wagonów. Na pozostałych stacjach zbierał i rozwodził wagony w przerwach między przepuszczaniem pociągów parowóz dyspozytorski.

Wykorzystanie kombinowanej linii jako dwutorowej, pozwoliło bez żadnych trudności przepuszczać zwiększony potok wagonowy i codziennie wyznaczać dodatkowo ponad maksymalny wariant wykresu 3 — 4 pociągi, idące według planu dyspozytorskiego.

7. OGŁĘDZINY SKŁADÓW W WARUNKACH KOMPLEKSOWEGO WYKRESU

W optymalny kompleksowy wykres wnieśli też swój stachanowski wkład pracownicy Ruzajewskiego oddziału wagonowego. Korzystając z doświadczeń racjonalizatora tow. Szczeblikina, zmienili oni gruntownie technologię oględzin i naprawy wagonów na punktach oględzin technicznych.

Usprawniono też obecnie przekazywanie dokładnych informacji o przybyciu i odejściu pociągów oraz analizy pociągów. Starszy rewident wagono-

wy koryguje teraz co 3 godziny razem z dyżurnym ruchu plan pracy pociągowej, ustalony na daną zmianę. W punkcie technicznych oględzin i na 4 torach parku rozrządowego umieszczone są telefony i selektory, umożliwiające łączność między robotnikami, znajdującymi się na torach punktu rewidentckiego, a dyżurnym i dyspozytorem stacji. Obecnie rewidentci zapewniają wysoką jakość oględzin wagonów i przygotowania składu do wyjazdu ściśle według wykresu.

Pociągowy rewident wagonów, tow. Blinow i za jego przykładem inni rewidentci, informują ze stacji liniowych dyspozytora o stanie pociągu. Właściwości te są natychmiast przekazywane dyżurnemu rewidentowi. Pozwala to dokonywać na punkcie rewidentckim zwiększonych napraw wagonów bez ich wyłączenia ze składu. W październiku zmiana rewidenta, tow. Bekmurzina, pierwsza szeroko zastosowała system Szczeblikina i dokonywała oględzin technicznych oraz potrzebnych napraw we wszystkich pociągach systemem szybkościowym.

W ostatnich dwóch dekadach października zmiana tow. Bekmurzina dokonała zwiększonej naprawy 1.078 wagonów bez wyłączenia ze składu. Tak samo dobrze pracuje zmiana rewidenta tow. Dwornikowa.

Dyżurny rewident prowadzi specjalny dziennik, gdzie wpisuje wszystkie dane, dotyczące technicznego stanu parku wagonowego w momencie przekazania dyżuru. Dzięki temu nowa zmiana szybko orientuje się w sytuacji. Rewident zdaje za potwierdzeniem każdy pociąg po przeprowadzonych w nim naprawach pociągowemu rewidentowi wagonowemu. Zwiększyło to odpowiedzialność za jakość wysyłanych na linię składów.

* * *

Jak wykazała praktyka, stosowany przez dyspozytorów ruchu i dyspozytorów parowozowych Ruzajewskiego oddziału system kompleksowy pozwolił przy maksymalnych rozmiarach ruchu zmniejszyć istniejący park o 6 parowozów na dobę. Zmniejszenie parku parowozowego dało rocznie około dwóch mil'ionów rubli oszczędności.

Realizacja kompleksowego wykresu optymalnego obrotu parowozów pozwoli zwiększyć rozmiar ruchu ponad maksymalny wariant o 6 pociągów na dobę i w ten sposób już w ciągu jednego miesiąca zwiększyć się dochód z przewozów o 1.200 tys. rubli, nie licząc oszczędności z przyspieszenia dostawy ładunków.

Kompleksowy optymalny wykres obrotu parowozów umożliwił w warunkach zimowych szeroki rozwój współzawodnictwa pięćsetników.

Kompleksowy wykres stwarza także warunki w których wszyscy maszyniści mogą zostać pięćsetnikami.

Podstawą optymalnego wykresu obrotu parowozów jest połączenie przodujących metod racjonalizatorów kolejowych tow. Korobkowa, Lunina, Błazenowa, Korolewoj, Iwanowa, Sudnikowa, Filipowa, Smelewa, Szczeblikina. W ten sposób ruzajewski system tworzy kompleks przodujących doświadczeń ruchowców, maszynistów, rewidentów. Na tym właśnie polega jego progresywność. Szerokie rozpowszechnienie metod racjonalizatorskich pracowników oddziału Ruzajewka pozwoli szeroko rozwinać na nowej podstawie patriotyczny ruch pięćsetników.

Brygada „Gudka”

W. Waszatowski, I. Chromczenko

KRONIKA

Z kraju

DALSZY WZROST ZADAŃ KOLEI PRZEWIDUJE NARODOWY PLAN GOSPODARCZY NA R. 1952

(O) Prezydium Rządu podjęło w lutym br. uchwałę w sprawie Narodowego Planu Gospodarczego na rok 1952. Projekt ten ustala zadania w dziedzinie dalszego konsekwentnego realizowania socjalistycznego uprzemysłowienia kraju, podniesienia produkcji rolniczej, wzrostu obrotów handlu wewnętrznego, dalszego rozwoju urządzeń socjalnych i kulturalnych oraz gospodarki komunalnej.

W dziedzinie komunikacji projekt Narodowego Planu Gospodarczego przewiduje, że przewozy na kolejach normalnotorowych wzrosną w porównaniu z r. 1951 o 13,1% na kolejach wąskotorowych o 17,9% w Państwowej Komunikacji Samochodowej o 35,8%, w żegludze śródlądowej o 47,8%, w żegludze morskiej o 24,6%. Średniodobowy załadunek wagonów towarowych na kolejach normalnotorowych wzrośnie o 9,4%, wzrost przewozów osób na kolejach normalnotorowych — 12,2%, a na wąskotorowych — 13,3%, wreszcie w Państwowej Komunikacji Samochodowej — 13,4%.

Jak wynika z powyższych cyfr, walka o wykonanie planu w r. 1952 będzie wymagała dalszego podniesienia zdolności przewozowej wszystkich środków transportu, a zatem należy wykorzystać dotychczas znanych i nowych rezerw.

PLAN ROCZNY — DO 1 WRZEŚNIA BR. — CENNE ZOBOWIĄZANIE 24 KOLEJARZY WROCŁAWSKICH

(O) Dwudziestu czterech pracowników I-go odcinka zabezpieczenia ruchu pociągów na Dworcu Głównym we Wrocławiu z Bronisławem Kropieńskim i Zygmuntem Dotzauerem na czele, postanowiło dla uczczenia 10 rocznicy powstania PPR wykonać plan roczny do 1 września br.

Równocześnie kolejarze postanowili wykonać różne prace, nie wchodzące w zakres ich obowiązków, lecz mające wplyw na zabezpieczenie ruchu pociągów i na wykonanie planów przez pracowników PKP z innych wydziałów.

SŁAWIĘCICE — NAJLEPSZĄ STACJĄ W POLSCE

(O) W ogólnopolskim współzawodnictwie kolejarzy o tytuł najlepszej stacji kolejowej PKP pierwsze miejsce zdobyła młodzieżowa obsługa stacji Sławięcice koło Kędzierzyna.

Młodzieżowa brygada ZMP im. Prezydenta Bolesława Bieruta obsługuje stację Sławięcice od 2 lat. Dzięki aktywnej, mobilizującej roli koła ZMP, akcji szkolenia zawodowego oraz ofiarnej pracy całego zespołu, młodzieżowcy osiągnęli doskonałe wyniki w pracy, zwiększając regularność biegu pociągów towarowych i pasażerskich oraz usprawniając prace manewrowe.

Z zagranicy

DLA PRZYSZŁYCH KOLEJARZY UKRAINY RADZIECKIEJ

Na terytorium parku miejskiego im. Puszkina w Kijowie będzie wybudowana w najbliższej przyszłości według projektu głównego inżyniera Południowo-Zachodniej kolei, A. Kołomijcewa, kolej żelazna dla dzieci. W końcowym punkcie linii przewidziana jest budowa okazałego dworca pasażerskiego z pokojami, w których pracować będą różne koła młodych kolejarzy.

Zarząd kolei Południowo - Zachodniej już przygotował skład pociągów pasażerskich i dwa parowozy. Organizacje partyjne i społeczne miasta Kijowa wielką wagę przywiązują do budowy kolei dla dzieci.

PONAD MILION KIŁOMETRÓW BEZ KAPITAŁNEGO REMONTU

Nowy rekord przebiegu parowozu bez kapitalnego remontu ustanowił starszy maszynista parowozowni Orsza Zachodnia, tow. Chlutin, który przejechał na swym parowozie ponad milion kilometrów bez kapitalnego remontu. Ryśko miliona kilometrów ma przebieg parowozu, obsługiwanego przez maszynistę z tej samej parowozowni, tow. Szczerbo.

POMOC DLA MATEK OBDARZONYCH LICZNYM POTOMSTWEM

Żona brygadzysty w służbie drogowej odcinka Gorki, tow. Sierowa, jest matką dziesięciorga dzieci. Matka-bohaterka otrzymuje specjalną zapomogę od państwa. Wszystkie jej dzieci korzystały z przedszkoli, a obecnie uczęszczają do szkół kolejowych, przygotowując się za przykładem ojca do zaszczytnego zawodu kolejarzkiego.

Wielką pomoc okazało państwo radzieckie obdarzonej licznym potomstwem żonie kolejarza, tow. S. Monowej, która otrzymała order „Sławy macierzyńskiej” I stopnia. Otrzymane przez nią zapomogi od państwa wyniosły ponad 5000 rubli. Tylko w roku ubiegłym państwo radzieckie wypłaciło matkom, posiadającym wiele dzieci, tytułem zapomóg 637.000 rubli.

ZA PRZYKŁADEM ARCHIPOWA I ŁUCZKOWA

Nowa metoda potokowego rozrządu wagonów na wyciągu, zastosowana po raz pierwszy przez ustawiacza I. Archipowa i maszynistę W. Łuczkowa, wzbudziła szerokie zainteresowanie wśród ustawiaczy wielu stacji. Kierownicy brygad kompleksowych, składających się z ustawiaczy, którzy pracują również na wyciągu, wszechstronnie studiują nową metodę, starając się ją wprowadzić na swych odcinkach pracy. Na stacji Wspole powstała pierwsza szkoła stachanowska, gdzie Archipow i Łuczkow zapoznają swych kolegów ustawiaczy i maszynistów z praktycznym zastosowaniem nowej metody oraz jej korzyściami w pracy stacji.

ROTOROWY PŁUG ODSNIEŻNY

Kirowskie Zakłady Budowy Maszyn Ministerstwa Komunikacji zbudowały nowego typu odsnieżny pług rotorowy, przeznaczony do rozbijania wielkich zasp śnieżnych. Rotor odrzuca śnieg na odległość ponad 40 metrów od osi oczyszczonego toru. Moc silnika nowej maszyny wynosi 100 KM, a pojemność rotora 25 metr. sześciennych. Rozwija on szybkość roboczą od 1 do 8 kilometrów na godzinę, uprząając 15.000 metrów sześciennych śniegu.

Wydawca: Państwowe Przedsiębiorstwo Wyodrębnione „Wydawnictwa Komunikacyjne”

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Telefony: Red. 8-92-80 do 85 wewn. 55-38. Adm. 4-00-64 wewn. 57.

Redakcja: Redaktor Naczelny — Mgr inż. Leon Gehorsam. Komitet redakcyjny: dr K. Becher, mgr inż. T. Neumann, mgr St. Podwysocki, mgr inż. E. Reinhard, mgr inż. S. Wróbel.
Redaktor techniczny — Bronisław Zawistowski.

Nakład: 7900 egz., obj. 5 ark. druk, form. A4, papier druk. sat. VI kl. 61 × 86, 60 gr.

Robotnicza Spółdzielnia Wydawnicza „Prasa”, Drukarnia, Warszawa, al. Jerozolimskie 125

Podpisano do druku 29.II.52 r.

Wyszł z druku 5.III.52 r.

Zam. 461-3-B-12168

PRZEGŁAD WYDAWNICZY

Wydawnictwa Kolejowe

Wszelkie publikacje kolejowe w zakresie książek, instrukcji i przepisów służbowych, rozkładów jazdy itd. oraz czasopism są wydawane przez przedsiębiorstwo państwowe wydodrębnione „Wydawnictwa Komunikacyjne”, mające swą siedzibę przy ul. Kazimierzowskiej 52.

W zakresie książek kolejowych dotychczas wyszły z druku nakładem „Wydawnictw Komunikacyjnych” następujące książki, które są do nabycia w księgarniach technicznych „Domu Książki” we wszystkich większych miastach w Polsce:

1. Zwrotniczy, autor: T. Bartoszewicz i S. Oraczewski, cena 6 zł.
2. Planowanie w transporcie kolejowym, autor: S. A. Bielunow, W. Dmitriew, G. S. Rajcher, W. E. Umblija i A. S. Czudow. Tłum. mgr J. Krzemieniecka, cena 28,80 zł.
3. Najważniejsze zagadnienia bezpieczeństwa i higieny pracy oraz psychotechniki na kolejach, autor: K. Bojanowicz dr, K. Niemiec mgr, D. Przewłocki mgr inż., cena 12 zł. (Nakład wyczerpany).
4. Zagadnienia gospodarki kolejowej, autor: mgr inż. B. Cywiński, cena 17,40 zł. (Nakład wyczerpany).
5. Jak opanować socjalistyczną metodę konserwacji i eksploatacji parowozu, autor: W. Czapczyk, M. Krygier, B. Szwarc, cena 1,65 zł.
6. Parowóz, jego budowa i utrzymanie, autor: mgr inż. W. Fabiani, cena 21 zł.
7. Zasilki rodzinne — podręcznik dla pracowników PKP, autor: E. Garczyński, J. Issakiewicz, J. Jeż, cena 1 zł 20 gr.
8. Podręcznik do nauki przepisów o odprawie i przewozie przesyłek towarowych, autor: W. Gay, dr T. Bissaga, cena 20 zł 40 gr. (Nakład wyczerpany).
9. Z doświadczeń torowego, autor: E. Gerlich, cena 1 zł 65 gr.
10. Manewrowy, autor: J. Gołojuch, cena 7 zł.
11. Urządzenia składów i mechanizacja robót ładunkowych na kolei, autor: G. P. Griniewicz, tłum. mgr inż. J. Ateński i mgr inż. S. Sobieszczański, cena 42 zł.
12. Uwagi i wskazówki do projektowania stacji i węzłów kolejowych, autor: mgr inż. W. Grobicki, cena 23 zł 25 gr.
13. O korzystaniu z wagonów towarowych PKP, autor: dr T. Heynar, cena 6 zł 40 gr.
14. Podręcznik dla służby konduktorskiej, autor: E. Horniak, cena 15 zł.
15. Utrzymanie nawierzchni kolejowej, autor: mgr inż. B. Hummel, cena 25 zł 50 gr. (Nakład wyczerpany).
16. Tablice do szybkiego i ścisłego tyczenia łuków przy studiach, budowie i utrzymaniu dróg żelaznych, szos i kanałów, autor: mgr inż. W. Jacyna, cena 16 zł 80 gr. (Nakład wyczerpany).
17. Moje doświadczenia na parowozie, autor: P. Kot, cena 1 zł 65 gr. (Nakład wyczerpany).
18. Obliczenia sieci wodociągowej i urządzeń pompowni na kolejach, autor: mgr inż. M. Krajewski, cena 30 zł.
19. Podręcznik do nauki przepisów o odprawie i przewozie osób, bagażu i przesyłek ekspresowych, autor: M. Krauze, dr T. Bissaga, cena 6 zł 60 gr.
20. Podstawowe wiadomości dla dyżurnych ruchu, autor: mgr inż. K. Lau, cena 29 zł 70 gr.
21. Wodociągi kolejowe, autor: mgr inż. A. Luciński, cena 23 zł 40 gr. (Nakład wyczerpany).
22. Gospodarka parowozowa na kolejach, autor: mgr inż. H. Łaskiewicz, cena 22 zł 50 gr. (Nakład wyczerpany).
23. Podręcznik dla taksatorów kolejowych przesyłek towarowych, autor: F. Makulec, cena 18 zł 90 gr.
24. Z życia i praktyki maszynisty, autor: S. Michalski, cena 1,65 zł. (Nakład wyczerpany).
25. Roszczenia przy przewozie towarów koleją, autor: Z. Mika mgr, cena 18 zł. (Nakład wyczerpany).
26. Zasady oszczędnej gospodarki paliwem na parowozach, autor: D. G. Murzin, B. N. Dieszkina, tłum. mgr inż. T. Świeściakowski i mgr inż. H. Łaskiewicz, cena 25,05 zł.
27. Podręcznik dla maszynisty parowozowego, autor: T. Neumann mgr inż., cena 32,60 zł.
28. Budowa stateczności i trwałości podtorza kolejowego, autor: mgr inż. J. Nowkuński, cena 10,80 zł. (Nakład wyczerpany).
29. O projektowaniu dróg żelaznych, autor: mgr inż. J. Nowkuński, cena 20 zł. (Nakład wyczerpany).
30. Wagony towarowe i ich naprawa, autor: inż. K. Pasternak, cena 40,70 zł.
31. Trakeja elektryczna, tom I, autor: prof. R. Podolski, cena 55 zł.
32. Zasady tyczenia torów kolejowych, autor: inż. J. Ponikowski, cena 11,05 zł.
33. Gospodarka opałowia na kolejach żelaznych, autor: mgr inż. T. Świeściakowski, cena 6 zł. (Nakład wyczerpany).
34. Praca na stacjach kolejowych w okresie zimowym, autor: inż. K. Tichonow, tłum. A. Gehorsam i mgr inż. S. Sobieszczański, cena 28 zł.
35. Hamulce kolejowe, autor: mgr inż. M. Zabłocki, (Nakład wyczerpany).
36. Tajemnica mego powodzenia, autor: A. Zawodniak, cena 1,65 zł. (Nakład wyczerpany).
37. Zarys elektromechanicznych urządzeń bezpieczeństwa ruchu na stacjach kolejowych, autor: mgr inż. J. Zazulak, cena 15 zł. (Nakład wyczerpany).
38. Moje pomysły i osiągnięcia, autor: S. Zep, cena 1,65 zł. (Nakład wyczerpany).
39. Podręcznik teletechniki kolejowego, autor: mgr inż. T. Kuliszewski, cena 48 zł.
40. Przekształtniki, tom. I, autor: mgr inż. Z. Figuryński, cena 42 zł.
41. Z pamiętnika elektromontera, autor: J. Szpak, cena 1,65 zł. (Nakład wyczerpany).
42. Rozrachunek gospodarczy i pogłębienie jego stosowania na kolejach, autor: K. N. Twierskiej — tłum. W. Majewski, cena 9,70 zł.
43. Płozowy — autor: mgr inż. W. Nikołajew, cena 12 zł.

W zakresie wydawnictw, zleconych przez Ministerstwo Kolei, ukazał się szereg instrukcji i przepisów z dziedziny: planowania, finansów, zaopatrzenia, ruchu, handlowo-taryfowej, mechanicznej, drogowej, elektrotechnicznej i statystycznej. Bliższe informacje, dotyczące tych wydawnictw, są podane w „Katalogu Wydawnictw Komunikacyjnych”, który wyszedł z druku w końcu ubiegłego roku.

W zakresie czasopism resortu kolei Wydawnictwa Komunikacyjne wydają obecnie: miesięcznik „Przegląd Kolejowy”, miesięcznik „Turystyka”, tygodnik „Sygnały” oraz periodyk urzędowy „Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych”.

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE WYDAJĄ NASTĘPUJĄCE CZASOPISMA

Tytuł	rodzaj	cena jednostkowa	prenumerata roczna	Nr konta PKO Warszawa
„Turystyka“	miesięcznik	6.-	72.-	I-20615/110
„Motoryzacja“	„	4.50	54.-	I-20614/110
„Morze“	„	2.-	21.60	I-16846/110
„Liga Morska w służbie Polski Ludowej“	„	1.-	12.-	I-17625/110
„Drogownictwo“	„	6.-	72.-	I-20613/110
„Przegląd Kolejowy“	„	7.50	90.-	I-8523/110
„Technika i Gospodarka Morska“	„	10.-	102.-	XI-55407/451 Gdańsk
„Przegląd Pocztowy“	„	4.50	54.-	I-17462/110
„Transport“	„	5.-	60.-	I-1887/110
„Rybak i Przetwórca“	„	2.-	24.-	XI-55380/431 Gdańsk
„Gazetka ścienna Ligi Morskiej“	„	1.-	12.-	I-17625/110
„Skrzydłata Polska“	„	0.90	8.40	I-15679
„Radioamator“	„	4.-	48.-	I-21305/110
„Ster“	dwu-tygod.	0.30	6.-	XI-152/431 Gdańsk
„Łączność“	„	0.30	7.20	I-10744/110
„Sygnały“	tygodnik	0.15	3.60	I-13667/110
„Skrzydła i Motor“	„	0.60	24.-	I-15678

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Państwowe Przedsiębiorstwo Wyodrębnione

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, tel. 400-60-4 wewn. 57

