



# PRZEGŁĄD KOLEJOWY



NIECH ŻYJE 1 MAJA



ROK V  
NR 5  
M A J  
1 9 5 3

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

# TREŚĆ NUMERU

|                                                                                                          | Strona             |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| NOWE OSIĄGNIĘCIA KOLEJARZY NA CZEŚĆ 1 MAJA . . . . .                                                     | 169                |
| WICEMINISTER inż. ZYGMUNT BALICKI — odznaczony Orderem<br>Sztandaru Pracy I klasy . . . . .              | 171                |
| STEFAN WÓJCIK — Nowy rozkład jazdy pociągów pasażerskich<br>na okres 1953/54 r. . . . .                  | 172                |
| Mgr inż. EDWARD MAŁUNOWICZ — O nowy styl pracy wydzia-<br>łów ruchu . . . . .                            | 176                |
| Inż. MARIAN AKSAMIT — Praca stacji węzłowych na tle nowego<br>systemu premiowo-akordowego . . . . .      | 182                |
| Mgr inż. TEOBALD NEUMANN — Nowy cykl naprawy wagonów<br>towarowych . . . . .                             | 185                |
| ZYGMUNT KOSIŃSKI — O usprawnienie pracy parowozowni . . . . .                                            | 187                |
| Mgr FRANCISZEK ŚWIDERSKI — Odpowiedzialność w dekrete<br>o przewozie przesyłek i osób kolejami . . . . . | 190                |
| LEON WIŚNIEWSKI — O modelach kolejowych . . . . .                                                        | 194                |
| Z DOŚWIADCZEŃ RADZIECKICH:                                                                               |                    |
| N. CZEREWATYJ — Udoskonalać technologię napraw parowozów . . . . .                                       | 197                |
| N. GUBENKOW — Jakie korzyści daje zwiększenie użyteczności<br>pracy parowozu? . . . . .                  | 198                |
| A. BONDARENKO — O zwiększenie rentowności kolei . . . . .                                                | 200 V              |
| Z ŻAŁOBNEJ KARTY                                                                                         |                    |
| Inż. JAN SUROWIAK . . . . .                                                                              | 202                |
| Inż. STEFAN MILLER . . . . .                                                                             | 203                |
| KRONIKA . . . . .                                                                                        | 203/204            |
| KONKURS NA RECENZJE KSIĄŻEK TECHNICZNYCH . . . . .                                                       | 206                |
| PRZEGLĄD DOKUMENTACYJNY KOLEJNICTWA . . . . .                                                            | 207                |
| PRZEGLĄD WYDAWNICZY                                                                                      | III strona okładki |



## DO NASZYCH CZYTELNIKÓW

Prenumeratę należy zamawiać bezpośrednio w Wydawnictwach Komunikacyj-  
nych — Kolportaż — Al. Jerozolimskie 107.

Dokonywać wpłaty należy na konto PKO — I 8523/110.

Prenumerata wynosi kwartalnie zł 22,50, półrocznie zł 45.—, rocznie zł 90.—.

### Nowe osiągnięcia kolejarzy na cześć 1 Maja

**P**ierwszy Maja 1953 roku obchodzi polska klasa robotnicza i cały naród polski nowymi, wspaniałymi osiągnięciami na drodze rozkwitu gospodarki narodowej i umocnienia obronności naszej ojczyzny.

Razem z narodami krajów demokracji ludowej, w wielkim Obozie Pokoju i Postępu, któremu przewodzi bohaterki naród radziecki, przez stałe, coraz większe osiągnięcia produkcyjne realizuje naród polski wiecznie żywe wskazania genialnego twórcy naszej epoki, Wielkiego Stalina.

Na VIII plenarnym posiedzeniu Komitetu Centralnego PZPR, mówiąc o ideach — uznanych przez całą postępową ludzkość, największych geniuszów ludzkości Lenina i Stalina, powiedział Wielki Budowniczy Polski Ludowej, towarzysze Bierut:

„Urzeczywistniać te idee możemy tylko przez wzmocnienie naszego ogólnonarodowego wysiłku w walce o uprzemysłowienie Polski, o spotęgowanie wzrostu jej sił wytwórczych, o dalszą przebudowę gospodarczą naszego kraju, o podniesienie tej gospodarki na najwyższy poziom nowoczesnej techniki, o socjalistyczną przebudowę wsi — właśnie w tym celu, aby w jak największej mierze zaspokajać materialne i kulturalne potrzeby społeczeństwa, zapewnić nieprzerwany wzrost dobrobytu i kultury narodu. Jest to najistotniejsza treść i sens naszego ogólnonarodowego hasła walki o pokój i Plan Sześciolletni“.\*)

W walce o pokój, w walce o Plan 6-letni, kolejarze polscy obok setek tysięcy robotników, techników i inżynierów przemysłu, obok mas pracujących wsi podjęli szeroko zobowiązania

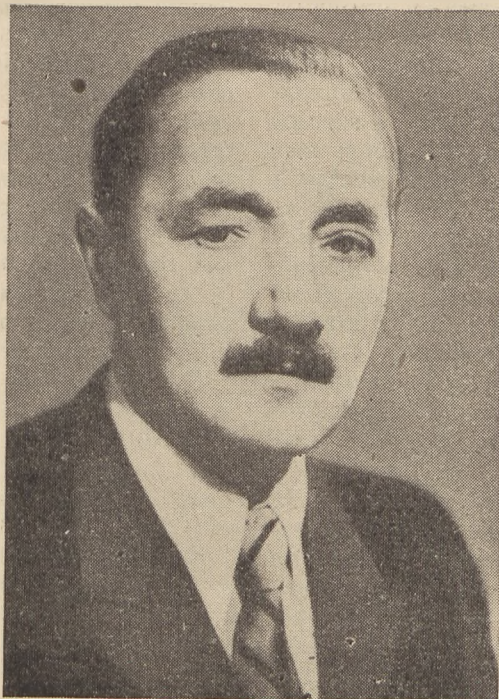
dla uczczenia 1 Maja, święta międzynarodowej klasy robotniczej, nowymi osiągnięciami produkcyjnymi.

Jedną z pierwszych podjęła na PKP zobowiązania załoga węzła Zbąszynek. Na uroczystym zebraniu w dniu 30 marca zobowiązali się dyżurni ruchu oraz manewrowi wykonać plan obsługi stacji w 100 proc., zapewnić pełną regularność biegu pociągów, podnieść współczynnik pracy manewrowej o 0,5, zapewnić punktualną odprawę pociągów i wyeliminować awarie

podczas prac manewrowych. Wezwanie ruchowców podchwycili pracownicy wszystkich pozostałych służb, a przede wszystkim pracownicy parowozowni, 26 załóg parowozowych zobowiązało się zmniejszyć rozchód węgla od 1 ÷ 2 proc. w stosunku do normy obliczeniowej. Drużyny parowozowe zobowiązały się zmniejszyć zużycie smarów, wyeliminować naprawy bieżące między przeglądami technicznymi. Pracownicy warsztatów w parowozowni zobowiązali się podnieść wydajność pracy o 20 ÷ 39 proc. Pracownicy odcinka drogowego, rejonu budynków, odcinka zabezpieczenia ruchu pociągów również zobowiązali się zwiększyć poważnie wydajność swej pracy.

Te zobowiązania, wytykające z głębokiego patriotyzmu, z umiłowania ludowej ojczyzny, są tym cenniejsze, że podejmują je kolejarze na bazie przedterminowo wykonanego planu przewozowego za I kwartał rb.

Już 21 marca wykonała plan przewozów towarowych DOKP Gdańsk, następnego dnia DOKP Warszawa, 24 marca DOKP Poznań i Olsztyn. Spośród Zakładów Naprawczych najwcześniej wykonały plan I kwartału Zakłady w Gliwicach, Ostrowiu Wlkp., Poznaniu, Prus-



\*) Nowe Drogi Nr 3, marzec, 1953, str. 77.

kowe, Radomiu, Wrocławiu i załoga fabryki sygnarów w Żorach. Centralny Zarząd PPRK wykonał plan kwartalny w 125,8 proc.

Plan podstawowej produkcji PKP — przewozów towarowych — został wykonany w 102,1 proc., w naładunku wagonów i w 101,4 proc. w masie towarowej. W stosunku do I kwartału roku 1952 oznacza to wzrost naładunku wagonów o 9,9 proc. oraz wzrost masy towarowej o 12,8 proc.

Ten poważny sukces został osiągnięty dzięki dalszemu wzrostowi współzawodnictwa pracy, dzięki stałemu wzrostowi świadomości politycznej kolejarzy, dzięki usprawnieniu operatywnych metod kierownictwa oraz wprowadzeniu systemu akordowo-premiowego na podstawowych węzłach kolejowych.

„W rzeczywistości współzawodnictwo jest komunistyczną metodą budownictwa socjalizmu na gruncie maksymalnej aktywności milionowych mas pracujących. W rzeczywistości współzawodnictwo jest tą dźwignią, za której pomocą klasa robotnicza dokonać ma przewrotu w całym gospodarstwie i kulturalnym życiu kraju na bazie socjalizmu.

Współzawodnictwo socjalistyczne jest wyrazem rzeczowej, rewolucyjnej samokrytyki mas, opierającej się o twórczą inicjatywę milionów ludzi pracy \*)“ — uczył towarzysz Stalin.

Dlatego też najważniejszym naszym zadaniem jest stałe rozwijanie wszystkich nowych form współzawodnictwa pracy i jak najszerze pobudzanie twórczej inicjatywy szerokich mas kolejarzy. Stały wzrost zadań przewozowych kolei, stały rozwój gospodarki narodowej, stawia przed kolejarzami konieczność uruchamiania wszystkich rezerw tkwiących w kolejnictwie, konieczność szukania i wynajdywania nowych wyższych form pracy, jakich nie znało kolejnictwo Polski przedwrześniowej i jakie mogą powstawać i rozwijać się tylko w ustroju socjalistycznym, w warunkach szerokiej inicjatywy wszystkich ludzi pracy, czujących się współgospodarzami kraju.

Nowe metody pracy powstają na naszych stacjach rozrządowych na bazie nowego systemu akordowo-premiowego. Dzięki tym nowym formom pracy nastąpiła systematyczna poprawa wskaźników pracy stacji, nastąpiło skrócenie średniego postoju wagonu na stacji rozrządowej i wzrost regularności biegu pociągów. To skrócenie średniego postoju wagonów na stacjach rozrządowych pozwoliło przyspieszyć obrót wagonu towarowego. Wprawdzie planowany na I kwartał br. współczynnik obrotu wagonu towarowego nie został dotrzymany i jest większy od planowanego o 7 proc., jednak w poszczególnych miesiącach I kwartału następowała systematyczna poprawa obrotu wagonu. W stosunku do miesiąca stycznia obrót wagonu w miesiącu marcu był lepszy o 0,43 doby, a w stosunku do lutego o 0,51 doby.

Zadaniem kolejarzy jest tę systematyczną poprawę obrotu wagonu utrzymać i pogłębić. Walka o obrót wagonu towarowego, który jest wskaźnikiem techniczno-ekonomicznym pracy kolei, obrazującym całokształt pracy wszystkich służb kolejowych, jest obok walki o wykonanie planu naładunku wagonów naczelnym zadaniem.

Nowe formy pracy, stała modernizacja metod prowadzenia ruchu, powinny znaleźć pełne zastosowanie m. in. w ruchu pasażerskim, w trosce o uzyskanie wysokiej regularności biegu pociągów pasażerskich i zapewnienie kulturalnej obsługi ruchu pasażerskiego. Nowy rozkład jazdy, który będzie obowiązywać od 17 maja br., tylko wtedy będzie na prawdę nowym, jeśli cała administracja, wszyscy kolejarze od pierwszej chwili jego wprowadzenia poprowadzą twardą, codzienną, systematyczną walkę o pełną jego realizację, jeśli dyspozytorzy ruchu poczują się na prawdę dowódcami na swoich odcinkach, dowódcami walczącymi o każdą minutę wykresu jazdy.

Rozkład jazdy jest żelaznym prawem dla kolejarzy, ale prawo nawet najbardziej żelazne będzie tylko wtedy działać, jeśli zostanie zrozumiane przez szerokie rzesze kolejarzy, jeśli każdy kolejarz, wielki, czy mały będzie według wykresu jazdy organizować swoją pracę, jeśli będzie głęboko rozumieć wartość każdej minuty, jeśli będzie czuć się odpowiedzialny za pełną regularność biegu pociągów. Rozkład jazdy choćby najłepiej skonstruowany jest przecież tylko planem, nie mogącym przewidzieć i ująć wszystkich rozlicznych sytuacji, jakie powstają w żywej, codziennej pracy tysięcy ruchowców, mechaników, drogowców, czy zabezpieczeniowców. I dlatego warunkiem dobrego wykonywania rozkładu jazdy, warunkiem wprowadzenia go w życie, jest szeroka, codzienna, żywo reagująca na każdą nieprzewidzianą sytuację, inicjatywa mas kolejarskich.

Od pierwszych dni wprowadzenia nowego rozkładu jazdy należy szeroko rozwinąć krytykę i samokrytykę jego realizacji. Stosując oręż krytyki i samokrytyki, prowadząc codzienną analizę przebiegu wykonania poszczególnych części składowych rozkładu jazdy, należy mobilizować cały wysiłek na pełną realizację założeń rozkładu jazdy.

Osiągnięcia produkcyjne, poprawa wskaźników techniczno-ekonomicznych, uzyskane dzięki nowemu wzniesieniu się fali zobowiązań pierwszomajowych, powinny być utrzymane i rozwinięte w następnych miesiącach.

„...najskuteczniej bronimy pokoju, — powiedział na VIII plenum KC PZPR towarzysz Bierut — pracując ze wszystkich sił nad wzmacnianiem naszego państwa ludowego — największej zdobyczy i dumy polskich mas ludowych, ostoji niepodległości narodu polskiego. Nieustannie wzmacnianie siły i potęgi materialnej, obronnej i kulturalnej naszego państwa ludowego — to najświętszy obowiązek każdego obywatela naszego kraju.“ \*\*)

\*) J. Stalin — Dzieła, t. 12, str. 117—118, wyd. „Książka i Wiedza“ 1951 r.

\*\*) Nowe Drogi Nr 3 (marzec) 1953, str. 84.

Pierwszy Maj — to dzień przeglądu sił międzynarodowej klasy robotniczej. W tym dniu narody krajów demokracji ludowej, skupione wokół Wielkiego Związku Radzieckiego, dokonują podsumowania swoich osiągnięć. W tym dniu z Obozem Pokoju i Postępu, któremu przewodzą pierwsze w świecie państwo zwycięskiego proletariatu — Związek Radziecki, łączą swe uczucia i nadzieje milionowe masy pracujące, jęczące pod jarzmem kapitalizmu.

„Związek Radziecki — powiedział towarzysz Bierut — to najsilniejsza, niezawodna, niezłomna, niepokonana, stalinowska twierdza światowego obozu pokoju demokracji i socjalizmu. Wokół związku radzieckiego skupiają się dziś i skupiać się będą coraz mocniej uczucia ludu

pracującego wszystkich krajów, wszystko, co jest w ludzkości dzisiejszej przodujące i postępowe, skupia się młodość odradzającego się świata i niezwalczona woła zwycięstwa, wpojona w serca ludzkie przez Stalina“.\*)

Skupieni wokół Wielkiego Związku Radzieckiego, krocząc po drodze wytkniętej przez Lenina i Stalina, demonstrowają wszyscy uczeni ludzie, cała klasa robotnicza świata w dniu 1 Maja, w dniu święta międzynarodowej solidarności klasy robotniczej, swoją siłę i zwartość, swoją nieugiętą wolę kontynuowania dzieła Wielkiego Stalina, dzieła budowy socjalizmu, dzieła ugruntowania pokoju.

\*) Nowe Drogi Nr 3 (marzec) 1953, str. 81.

## Wiceminister inż. Zygmunt Balicki odznaczony Orderem Sztandaru Pracy I klasy

Kolejnictwo nasze przeżywało ostatnio podniosły i radosny moment:

Uchwałą Rady Państwa został odznaczony Orderem Sztandaru Pracy I klasy Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Kolei, inż. Zygmunt Balicki, w 65-tą rocznicę Swych urodzin.

To najwyższe odznaczenie w Polsce Ludowej jest wyrazem uznania za długą, znojną i nieustępliwą pracę Ob. Wiceministra inż. Z. Balickiego — pracę na polu zawodowym, w kolejnictwie, a przede wszystkim za pracę polityczną.

Ob. Wiceminister inż. Zygmunt Balicki już jako uczeń gimnazjum w Warszawie należy od 1905 r. do Związku Młodzieży Socjalistycznej i bierze udział w strajku szkolnym, za co zostaje wydalony z gimnazjum przez władze carskie. Nie przerywa jednak pracy partyjnej, bierze udział w rozłamie PPS w r. 1906 i przechodzi do PPS — Lewicy, pozostając w jej ramach organizacyjnych do r. 1918, tj. do połączenia się z SDKPiL i utworzenia KPRP. W r. 1907 grozi Mu uwięzienie za przynależność partyjną, wobec czego uchodzi zagranicę, kończy gimnazjum, a następnie politechnikę w Szwajcarii, wraca do kraju naprzód do Krakowa, gdzie pracuje jako inżynier konstruktor w fabryce, L. Zieleniewski, a następnie w 1915 r. do Warszawy, skąd już się wycofały okupacyjne władze carskie w wyniku działań wojennych pierwszej wojny światowej.

W Warszawie pracuje początkowo w Zarzą-

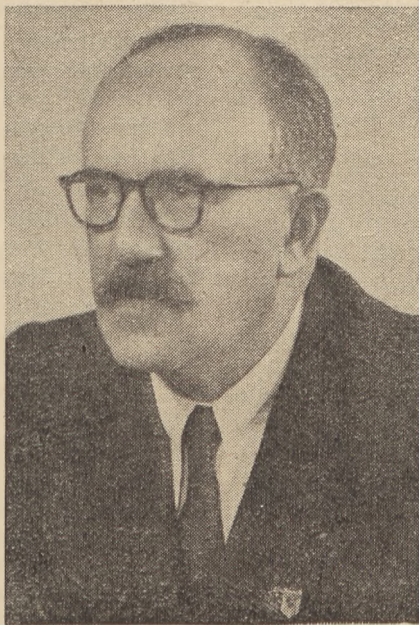
dzie Miejskim i w Politechnice Warszawskiej jako wykładowca budowy mostów, od r. 1920 zaś na PKP jako starszy inżynier Dyrekcji Budowy KP., jako radca w Ministerstwie Komunikacji, jako kierownik laboratorium mechanicznego w DOKP Warszawa. Jednocześnie prowadzi ciągłą i aktywną działalność polityczną: w okresie 1918—1919 r. inż. Z. Balicki jest człon-

kiem Komitetu Warszawskiego KPRP, w latach 1922 — 1923 — zastępcą członka, a następnie członkiem KC i sekretarzem Wydziału Kolejowego KC.

Działalność ta nie uchodzi uwagi ówczesnej defenzywy i powoduje liczne represje: w r. 1919 Ob. inż. Balicki traci wykłady na Politechnice za swoje wystąpienie przeciwko rasizmowi wśród studentów, w r. 1934 zostaje zemerytowany na kolei jako „niepewny politycznie“, w r. 1937 traci pracę w „Tow. Osiedli Robotniczych“ i wykłady w Szkole Architektury za swoje wystąpienie na terenie Stow. Architektów RP przeciwko usuwaniu Żydów ze Stowarzyszenia, mnożą się rewizje i zatrzymania policyjne.

Zwolniony z pracy na PKP, śledzony przez defenzywę, zmienia często pracę i miejsce pobytu, pracując kolejno aż do wybuchu wojny w 1939 r. w hucie „Batory“, w „TOR“, w Tomaszowskiej Fabryce Sztucznego Jedwabiu, w Celulozie Nadniemeńskiej, po wybuchu wojny wraca do „TOR“.

Nie zmienia tylko swego nastawienia ideologicznego, swego stosunku do istniejącej rze-



czywistości, nie ustępuje z frontu walki z faszyzmem zewnętrznym i wewnętrznym. Przechodzi w szeregi PPR od chwili jej powstania, lecz dalszą działalność przerywa Mu aresztowanie w 1943 r. przez Gestapo i wywiezienie do obozu koncentracyjnego. Ta gehenna, począwszy od obozu w Oświęcimiu po przez 5 innych obozów, trwa do końca wojny w 1945 r.

Po uwolnieniu z obozu powraca do kraju w połowie 1945 r. i staje natychmiast do pracy nad odbudową kolejnictwa polskiego; w styczniu 1946 r. zostaje mianowany Podsekretarzem Stanu, na którym to stanowisku pracuje nadal.

Mimo nadwątlonego zdrowia przez długi pobyt w obozach koncentracyjnych nie ogranicza swoich wysiłków i prac do dziedziny tylko za-

wodowej, lecz dalej prowadzi aktywną działalność na polu partyjnym i społecznym: bierze stały udział w pracach Wydziału Kolejowego (następnie Komunikacyjnego) KC PPR i PZPR, jest przewodniczącym Rady Naczelnej Związku Bojowników o Wolność i Demokrację, Sekretarzem Generalnym Międzynarodowej Federacji b. Więźniów Politycznych, przewodniczącym Zarządu Głównego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji NOT.

Redakcja „Przeglądu Kolejowego“ sądzi, że będzie wyrazicielem uczuć szerokich rzesz kolejarzy, składając Ob. Wiceministrowi inż. Z. Bałickiemu serdeczne gratulacje z okazji Jego wysokiego odznaczenia oraz najlepsze życzenia dalszej owocnej pracy dla dobra kolejnictwa polskiego, dla dobra Polski Ludowej.

## Nowy rozkład jazdy pociągów pasażerskich na okres 1953/54 r.

STEFAN WÓJCİK

656.222.5(438) „1953/54“

*Artykuł niniejszy omawia nowy rozkład jazdy pociągów pasażerskich, który wchodzi w życie z dniem 17 maja br.*

*W artykule tym podane są zmiany w ruchu międzynarodowym, dalekobieżnym, miejscowym i podmiejskim.*

### A. RUCH MIĘDZYNARODOWY

**O**pracowanie nowego rozkładu jazdy pociągów pasażerskich na okres 1953/54 r. z ważnością od 17.V.53 r. zapoczątkowano na konferencji europejskiej rozkładu jazdy pociągów pasażerskich i kursów bezpośrednich w Nicei w dniach 1 — 11 października 1952 r.

Zadaniem konferencji w Nicei, jak zresztą świadczy o tym sama jej nazwa, było nawiązanie bezpośrednich połączeń między różnymi państwami. Zagadnienia te zgodnie ze statutem konferencji opracowano w komisjach, których wyniki sprowadzają się do następujących ustaleń:

W komunikacji ze Związkiem Radzieckim przez czynne dla ruchu pasażerskiego przejście graniczne Terespol n/Bugiem — Brest utrzymano istniejące dotychczas dwa połączenia na dobę pociągami pasażerskimi relacji Legnica—Warszawa Wsch.—Brest i Warszawa Gł.—Brest z wagonem bezpośrednim kl. 2 i 3 relacji Berlin—Brest. W Brześciu pociąg legnicki skomunikowany jest z pociągiem pośpiesznym relacji Moskwa—Brest oraz pociągami pasażerskimi relacji Moskwa—Brest, Kijów—Brest i Gómel—Brest, a pociąg Warszawa—Brest—Warszawa z pociągiem kurierskim Moskwa — Brest — Moskwa.

Pociąg przyspieszony Warszawa Gł.—Brest, stanowiący ogniwo jedynej lądowej komunikacji, łączącej wschód z zachodem przez Polskę pod nazwą „Nord-Express“, w nowym rozkładzie jazdy zamieniono na pociąg pośpieszny, w celu ujednolichenia charakteru tej komunikacji na całej długości od Moskwy przez Brest — Warszawę — Poznań — Berlin — Kolonię — Leodium do Paryża.

Oprócz tego dla usprawnienia komunikacji ze Związkiem SRR, a przede wszystkim dla zapewnienia regularnego kursowania obydwóch pociągów, zmieniono częściowo ich rozkład jazdy przez skasowanie postojów na szeregu stacjach i przyspieszenie jazdy na liniach PKP, co umożliwiło zwiększenie czasu przejścia w Brześciu z pociągów PKP na skomunikowane pociągi ZSRR i odwrotnie.

W komunikacji z NRD i krajami zachodnimi pozostaje dotychczasowy pociąg pośpieszny „Nord-Express“ z wagonem sypialnym „Orbis“ kl. 2-ej relacji Warszawa—Berlin i wagonem bezpośrednim klasy 1, 2 i 3-ej relacji Warszawa—Paryż.

Komunikacja z Czechosłowacją będzie utrzymana nadal 3-ma pociągami pośpieszными, z których jeden przez Wrocław—Międzyzlesie z wagonami bezpośrednimi relacji Warszawa—Praga, Gdynia—Praga i Szczecin—Praga, a dwa przez Stalino—gród—Zebrzydowice—Bogumin z wagonami bezpośrednimi relacji Warszawa—Praga i Warszawa—Bratysława.

Komunikacja z Węgrami i Rumunią będzie zapewniona pośpiesznym pociągiem nocnym Warszawa—Stalino—gród—Bogumin z wagonami sypialnymi relacji Warszawa—Budapeszt 3 razy w tygodniu i Warszawa—Bukareszt 4 razy w tygodniu oraz wagonami bezpośrednimi 2 i 3 klasy Warszawa—Budapeszt i Odra—Budapeszt.

W Bukareszcie nawiązano połączenie z Bułgarią przez Giurgiu—Ruse i przejazd do Sofii zapewniono bądź wagonami sypialnymi relacji Berlin—Sofia i Moskwa—Sofia, bądź bezpośrednimi 2 i 3 kl. Budapeszt—Sofia.

W komunikacji z Francją, oprócz połączeń bezpośrednich przez Berlin, ustalono bezpośrednie połączenie pociągiem pośpiesznym dziennym „Orient Express“ przez Zembrzydowice—Pragę—Norymbergę—Strasburg z wagonami relacji Warszawa—Paryż sypialnym, 3 razy w tygodniu i bezpośrednim kl. 1, 2 i 3 codziennie.

W komunikacji z Austrią i Włochami będą prowadzone w nocnym pociągu pośpiesznym Warszawa—Stalinogród—Bogumin wagony bezpośrednie Warszawa—Wiedeń codzienne i sypialny Warszawa—Rzym 3 razy w tygodniu oraz włączany do tego pociągu w Boguminie wagon bezpośredni Gdynia—Triest 4 razy w tygodniu.

Ważnym, niewątpliwie, dla komunikacji z zachodem będzie nawiązanie nowego bezpośredniego połączenia ze Szwajcarią przez Wiedeń wagonem sypialnym, przewidzianym na razie na próbę 2 razy w tygodniu w relacji Warszawa—Bazylea w pociągu nocnym Warszawa—Bogumin.

W Bazylei ustalone jest skomunikowanie z Paryżem i podróż ta drogą z Warszawy do Paryża trwać będzie około 48 godzin.

Komunikację ze Szwecją, jak też komunikację między krajami skandynawskimi z jednej strony, a krajami demokracji ludowej z drugiej strony tranzytem przez Polskę zapewnia pociąg pośpieszny „Balt Orient Express“ (BOE), którego rozkład jazdy i kursy bezpośrednio ustalono w Nicei na Komisji pod przewodnictwem delegacji PKP, jako zarządu kierującego sprawami tej komunikacji.

Trasa pociągu BOE przebiega ze Sztokholmu przez Malmö do Trelleborga z połączeniem w Malmö z Oslo i Kopenhagą, a dalej promem do Odrzy Port, skąd przez Poznań—Kutno do Warszawy. Rozkład jazdy na okres 17.V.53 r. ułożono na bazie rozkładu jazdy pociągu, kursującego obecnie w tej komunikacji jeden raz w tygodniu. Odjazd ze Sztokholmu z wagonem sypialnym do Warszawy ustalono w poniedziałki, a czas odjazdu — w 2 wariantach: o g. 16.00 do 9.VI i o godz. 13.00 od 10.VI z przyjazdem niezmiennym do Warszawy we wtorki o g. 21 m. 17.

Doceniając znaczenie, jakie w okresie letnim pociąg ten będzie miał dla usprawnienia połączenia Pomorza Szczecińskiego z Warszawą, ustalono jego codzienne kursowanie między Odrą i Warszawą z wagonem restauracyjnym „Orbis“.

Dla komunikacji z Odrą w kierunku południowego wschodu ułożono drugi pociąg pośpieszny międzynarodowy z odjazdem o godz. 18.30, a więc po upływie 10 godzin od przyjazdu ze Szwecji promu, kursującego tylko jeden raz w tygodniu. Pociąg ten przebiega przez Poznań—Wrocław—Bogumin—Budapeszt—Bukareszt do Sofii, mając po drodze odgałęzienia, z Poznania do Warszawy, z Warszawy przez Wrocław do Pragi i z Warszawy przez Stalinogród do Pragi, Wiednia, Rzymu i w kierunku Budapesztu, nie licząc szeregu innych odgałęzień na liniach NRD, CSD, MAV i CFR.

W kierunku odwrotnym rozkład jazdy pociągu zachowuje ciągłość ruchu i zapewnia komunikację z Sofii, Bukaresztu, Budapesztu, Pragi i Warsza-

wy na północ, aż do Sztokholmu bez dłuższych przerw po drodze, czego nie można było osiągnąć w kierunku północ-południe ze względu na trudności w ruchu promowym.

Komunikacja bezpośrednia z Warszawy do Sztokholmu zapewniona będzie od 17.V.53 r. bezpośrednim wagonem sypialnym z Warszawy, jak dotychczas, w poniedziałki z odjazdem o g. 22 m. 35 i przyjazdem do Sztokholmu w środy o godz. 8 m. 10.

#### B. RUCH WEWNĘTRZNY

Zasadniczej pracy, związanej z ustaleniem nowego rozkładu jazdy poc. pasażerskich dokonano na komisji międzydyrekcyjnej w Kutnie w dniach 28.X, 28.XI.52 r. pod przewodnictwem Departamentu Ruchu Ministerstwa Kolei (Wydział Organizacji Ruchu Pasażerskiego) przy udziale Departamentów Mechanicznego, Handlowo-Taryfowego, Drogowego i Planowania Ministerstwa Kolei, wszystkich Dyrekcji Okręgowych Kolei Państwowych, Ministerstwa i Dyrekcji Okręgowych Poczty i Telegrafów, PPK „Ruch“, PWSiR „Orbis“, Centralnego Zarządu Przemysłu Mleczarskiego oraz Centrali Rybnej.

Jeżeli na konferencji europejskiej w Nicei ustalono rozkład jazdy pociągów i kursy wagonów bezpośrednich tylko w komunikacji międzynarodowej, co stanowi niewielki fragment w ogólnym układzie ruchu, to na komisji w Kutnie opracowano w zasadzie całość nowego rozkładu jazdy pociągów pasażerskich z pozostawieniem dyrekcjom o.k.p. do przepracowania w swoich siedzibach tylko fragmentów w zakresie ruchu miejscowego i podmiejskiego.

Istniejące już obecnie różne trudności, jak: niewystarczająca ilość parowozów właściwych serii z przyczyny uszkodzeń technicznych i braków materiałowych, niedostateczna ilość i długość torów stacyjnych, a z drugiej strony zaplanowane na rok 1953 prace drogowe w zakresie średniego i kapitalnego remontu torów i mostów, inwestycje, elektryfikacja odcinków oraz wzrastające w bardzo poważnym stopniu przewozy towarowe, znalazły swoje odbicie w nowym rozkładzie jazdy pociągów, który opracowano pod kątem zapewnienia pełnej i niewątpliwiej jego realności w wykonaniu ruchu pociągów.

Realność rozkładu jazdy, to zachowanie wszystkich warunków bezpieczeństwa ruchu, to zapewnienie pełnej regularności kursowania pociągów, która na przełomie roku 1952 i 1953 uległa poważnemu załamaniu, to wreszcie celowość ułożonych tras pociągów i zapewnienie podróżnym dogodnych połączeń.

Na momenty warunkujące realność, a szczególnie na konieczność zapewnienia pełnej regularności ruchu, położono główny nacisk podczas prac komisji w Kutnie i dlatego nowy rozkład jazdy, uwzględniając ujawnione już w ciągu 1952 roku trudności i niedomagania oraz wszystkie przewidywane na rok 1953 niekorzystne warunki i trudności eksploatacyjne, nie tylko nie przyniesie żadnych rewelacyjnych zmian w zakresie przyspieszenia ruchu pociągów, ale, odwrotnie, w wielu przypadkach przewiduje obniżenie szybkości.

Wzrost masy towarowej oraz wspomniane już wyżej trudności ruchowe, z których największe to roboty drogowe na magistralach, nie tylko nie pozwalają na rozbudowę ruchu pasażerskiego do rozmiarów odpowiadających wskaźnikom planu przewozu podróży, których koleje nasze w roku bieżącym mają przewieźć o 70 milionów więcej, aniżeli w r. 1952, ale zmuszają do częściowego jego ograniczenia na korzyść ruchu towarowego oraz na rzecz zabezpieczenia w możliwie pełnym stopniu ruchu miejscowego i podmiejskiego dla świata pracy.

Stąd też w ruchu dalekobieżnym nastąpi pewne uszczuplenie w zakresie ilości połączeń między niektórymi ośrodkami, np. w relacji Warszawa — Kraków przez Radom ilość par pociągów bezpośrednich zmniejszono z 4 do 3, w relacji Warszawa—Stalinogród skasowano jedną parę pociągów pasażerskich, a pociąg pośpieszny Gdynia—Kraków kursujący sezonowo do Zakopanego będzie prowadzony w ciągu całego roku tylko w relacji Gdynia—Kraków.

Ogólnie na sieci PKP ilość pociągów dalekobieżnych pasażerskich zmaleje o 50 w porównaniu do lata roku ubiegłego, a natomiast wzrośnie ilość pociągów w ruchu miejscowym i podmiejskim o 149.

Równocześnie, w związku z zaplanowanymi pracami drogowymi na szeregu linii magistralnych i w uwzględnieniu innych koniecznych elementów natury technicznej, wydłużono czas przejazdu niektórych pociągów dalekobieżnych w granicach do 30 minut. Jednakże, pomimo niekorzystnych dla ruchu dalekobieżnego warunków, uzyskano w pewnych przypadkach i ulepszenia komunikacyjne, np.: sezonowy pociąg pośpieszny Warszawa—Zakopane przez Częstochowę—Spytkowice ustalono w relacji Warszawa—Krynica przez Częstochowę—Kraków całorocznie z przyjazdem do Krynicy o godz. 9 m. 28, a w sezonie (czerwiec — wrzesień) w pociągu tym będzie prowadzona również grupa wagonów bezpośrednich w rejonach Warszawa—Zakopane i Łódź—Zakopane; usprawniono połączenie Warszawy z Wrocławiem przez zmianę rozkładu jazdy pociągu pasażerskiego z odjazdem po godz. 16-tej i przyjazdem do Wrocławia o godz. 0,40, zamiast dotychczasowego przyjazdu o godz. 3 m. 11; ulepszono komunikację między Warszawą i Poznaniem przez wprowadzenie na okres letni codziennego pociągu pasażerskiego przyspieszonego, który obecnie kursuje tylko jeden raz w tygodniu, z odjazdem z Warszawy o godz. 0.30 i przyjazdem do Poznania o godz. 6.00; pociąg ten wprowadzono dla odciążenia nadmiernie przepełnionego w okresie letnim pociągu pośpiesznego „Nord — Express“.

#### C. PRZEBIEGI POCIĄGO-KILOMETRÓW

Przebiegi poc.-km w ruchu pasażerskim na rok 1953, według opracowanego rozkładu jazdy, w stosunku do wykonania z roku 1952 wzrosną ogólnie o 0,48%, a w stosunku do planu o 0,2%.

Na ogólne zwiększenie przebiegów o 0,48% złożyło się:

1) zwiększenie przebiegów:

a) pociągów pośpiesznych o 7,2% częściowo kosztem pociągów pasażerskich dalekobieżnych, a częś-

ciowo w związku z częstotliwieniem ruchu pociągów sezonowych w okresie letnim;

b) pociągów miejscowych i podmiejskich dla dowozu świata pracy o 2,2%;

2) zmniejszone przebiegi pociągów:

a) pasażerskich dalekobieżnych o 4,1%,

b) mieszanych osobowo-towarowych o 1,9%.

Dominującą pozycję w ruchu pasażerskim stanowią pociągi miejscowe i podmiejskie, których ogólny udział w przebiegach w r. 1953 wyniesie 68,4%, podczas gdy w roku 1952 udział ten wynosił tylko 62,4%. Jest to naturalny wynik zachodzących przemian w strukturze gospodarczej naszej Ludowej Ojczyzny, przemian, które na tle niespotykanego dotychczas tempa uprzemysłowienia i rozbudowy kraju nakładają na kolej bardzo poważne i coraz trudniejsze zadania przewozu masy towarowej, a równolegle i przewozu ogromnej masy sił roboczych.

Dlatego też i ruch pasażerski dalekobieżny, jako zajmujący bez wątpienia w ogólnej gospodarce narodowej stopień hierarchicznie niższy, musi w tych warunkach ulegać pewnym ograniczeniom, zabezpieczając potrzeby komunikacyjne międzynarodowe i wewnątrzno-krajowe w rozmiarach niezbędnie koniecznych.

Wysuwana w związku z tym koncepcja prowadzenia mniejszej ilości pociągów dalekobieżnych, lecz o większym ciężarze, spotkała się na razie z częściową tylko realizacją w nowym rozkładzie jazdy ze względu na nieprzystosowanie większości stacji do prowadzenia zbyt długich pociągów, jak również z obawy na obniżenie regularności ruchu pociągów, szczególnie w okresach masowych przejazdów oraz w przypadku niekorzystnych warunków atmosferycznych.

W przyszłości jednak zagadnienie to będzie musiało być pogłębione i realizowane w większym stopniu, jako nieodzowna konieczność w obecnych warunkach techniczno-ekonomicznych sieci PKP.

#### D. OSTRZEŻENIA STAŁE I CZASOWE

Jakkolwiek w globalnej sumie na rok 1953 przewidziano mniej ostrzeżeń niż było w roku 1952, to jednak plan robót drogowych przewiduje poważny wzrost ostrzeżeń, wymagających zwolnienia jazdy do 5 km/godz., które dla ruchu pociągów, zwłaszcza ciężkich, są szczególnie uciążliwe.

Na tle tak poważnego zwiększenia ilości ostrzeżeń, wymagających zwolnienia jazdy do 5 km/godz. z pilotem, nasuwa się przypuszczenie, że służba drogowa nie przejawia dostatecznie sprężystej walki z ostrzeżeniami, że dla własnego uspokojenia stosuje środki najwygodniejsze dla siebie ze względu na zachowanie pełnego bezpieczeństwa ruchu, nie bacząc na to, że stan obiektu nie zawsze wymaga zwolnienia jazdy aż do 5 km/godz. i to z pilotem i że takie zwolnienia szczególnie dotkliwie godzą w ruch pociągów.

#### E. SZYBKOŚĆ HANDLOWA I TABOR

W świetle przedstawionych przemian w konfiguracji ruchu pociągów oraz przewidywanych warunków technicznych jego wykonania szybkość handlowa w nowym rozkładzie jazdy w porównaniu z szybkością handlową planowaną w rozkła-

dzie jazdy z roku 1952 ulegnie obniżeniu o 1,62%. Zaniżenie to spowodowane jest, jak o tym wspomniano już wcześniej, koniecznością urealnienia rozkładu jazdy, w którym należało uwzględnić szereg niekorzystnych dla ruchu pociągów elementów, a więc prace drogowe, inwestycje, elektryfikacje, brak dostatecznej ilości parowozów właściwych serii, konieczność zwiększenia postojów na szeregu stacjach dla potrzeb technicznych i operacji handlowych i pocztowych, a wreszcie zaniżającą na szybkości handlowej odbiła się coraz bardziej pogłębiająca się przewaga ruchu miejscowego i podmiejskiego o niższej przeciętnej szybkości nad ruchem szybszych pociągów dalekobieżnych.

Zabezpieczenie taboru do wykonania ruchu według nowego rozkładu jazdy jest w dalszym ciągu niewystarczające.

Brakująca ilość wagonów osobowych na pokrycie pełnego zapotrzebowania będzie musiała być w letnim okresie szczególnie wzmózonych przejazdów uzupełniona wagonami krytymi, które z uszczerbkiem dla ruchu towarowego będą musiały być odstąpione na potrzeby ruchu pasażerskiego po uprzednim ich umeblovaniu i przystosowaniu do przewozu osób. Wagony te, tzw. „towosy“, będą używane na najkrótszych odległościach w pociągach podmiejskich i miejscowych.

Niedobór wagonów osobowych do wykonania ruchu wystąpił również w związku z koniecznością rozluźnienia w wielu przypadkach zbyt krótkich przejazdów składów z pociągu na pociąg na stacjach zwrotnych i węzłowych. Jest to konieczne z jednej strony dla zapewnienia regularności ruchu pociągów, a z drugiej strony umożliwia gruntuwniejsze badanie techniczne i obrządzanie składów oraz przygotowanie ich do drogi w stanie pełnej technicznej sprawności, czystości, oświetlenia i ogrzewania. Jest to więc podyktowane troską o zapewnienie właściwych wygod i punktualności podróży.

W dążeniu do usprawnienia obsługi i utrzymania wagonów osobowych Ministerstwo Kolei zwiększa zatrudnienie kobiet w służbie konduktorskiej i rozważa możliwość ustanowienia w ruchu dalekobieżnym konduktorek-przewodniczek, które na wzór kolei ZSRR, oprócz czynności konduktorów rewizyjnych, spełniałyby czynności porządkowych w przydzielonych im do obsługi wagonach.

Dużo korzystniej wypadło zapotrzebowanie parowozów do ruchu pasażerskiego w nowym rozkładzie jazdy, albowiem ilość potrzebnych parowozów czynnych zmniejszy się o 4,1%, a równocześnie dobowy przebieg, który jest wykładnikiem pracy parowozów, zwiększy się o 2,7%.

Na poprawę tego wskaźnika wpłynął korzystniejszy układ turnusów parowozowych, uzyskany

w wyniku zwiększenia ilości pociągów miejscowych i podmiejskich, co pozwoliło na łatwiejsze powiązanie przebiegów w poszczególnych pociągach w całkowity obieg, a przez to na zmniejszenie dłuższych nieprodukcyjnych postojów na stacjach zwrotnych.

## F. RUCH ELEKTRYCZNY I MOTOROWY

Na podwarszawskich odcinkach podmiejskich z czynną już trakcją elektryczną ułożono rozkład jazdy pociągów elektrycznych w dostosowaniu do istniejących warunków technicznych i z uwzględnieniem zmian w zakresie technicznym, jakie będą wprowadzone do dnia 17.V.53 r.

W rozkładzie jazdy pociągów elektrycznych zastosowano rytmiczność ruchu z pewnymi, zresztą nieuniknionymi odchyleniami, ze względu na ruch innych rodzajów pociągów po tych samych torach.

Rytmiczność ruchu wyrażona jest w wyznaczeniu dla każdego posterunku ruchu czasu przejazdu pociągu w tych samych minutach każdej godziny, a przy większej częstotliwości w zachowaniu równych odstępów czasu między pociągami przy utrzymaniu tych samych końcowych minut, np.: 7.10, 7.30, 7.50, 8.10, 8.30 itd. na zasadach wykresu równoległego.

Z braku dostatecznej ilości jednostek elektrycznych (zespołów trójwagonowych) składy pociągów zestawiane są z 2 jednostek, a niektóre tylko pociągi w godzinach szczytowego ruchu podróży obsługiwane są 3 jednostkami.

W miarę dopływu nowych jednostek składy dwujednostkowe będą uzupełnione 3 jednostką, dając maksymalnie możliwość przewiezienia około 2.000 osób w pociągu.

W związku z prowadzoną elektryfikacją odcinka Żyrardów—Skierniewice rozkład jazdy pociągów elektrycznych opracowano również dla relacji Warszawa—Skierniewice z tym jednak, że ze względu na brak wysokich peronów pociągi elektryczne będą obsługiwane składami z wagonów osobowych trakcji parowej i lokomotywami elektrycznymi (elektrowozami). Jednakże termin ukończenia prac elektryfikacyjnych może ulec zwłoce i dlatego podjęcie ruchu elektrycznego do Skierniewic, może doznać opóźnienia.

Jako uzupełnienie komunikacji dalekobieżnej trakcji parowej w nowym rozkładzie jazdy od 17.V. r.b. będzie uruchomiony na okres letni pociąg motorowy ekspresowy w relacji Warszawa—Gdynia przez Łławę.

Przedstawiona analiza nowego rozkładu jazdy daje uzasadnione podstawy do przewidywania, że zaspokoi on konieczne potrzeby komunikacyjne w ruchu pasażerskim i że pozwoli na utrzymanie regularności ruchu pociągów na wysokim poziomie.

## DO NASZYCH CZYTELNIKÓW

Pragnąc zacieśnić kontakt z terenem i zbliżyć nasze czasopismo do szerokich rzesz kolejarzy, zwracamy się do wszystkich naszych Czytelników z apelem o nadsyłanie swych uwag o artykułach zamieszczanych w tym czasopiśmie oraz o zagadnieniach w nich poruszanych. Prosimy o rzeczową krytykę, możliwie popartą przykładami z praktyki zawodowej, krytykę, która będzie w miarę możliwości na łamach czasopisma wykorzystana.

Za zamieszczoną w naszym czasopiśmie korespondencję autorzy otrzymywać będą honorarium autorskie według ustalonych stawek.

REDAKCJA

# O nowy styl pracy wydziałów ruchu DOKP

(Artykuł dyskusyjny)

Mgr. inż. EDWARD MAŁUNOWICZ

331.87:656.223.2:625.282.(438)

Artykuł inż. Małunowicza „O nowy styl pracy wydziałów ruchu DOKP” podaje: 1). przykład szczegółowej analizy obrotu wagonu, 2). krótką analizę obrotu parowozu i stopnia jego wykorzystania przez służbę ruchu, 3). omówienie na przykładzie skutków ekonomicznych jazdy okrężnej, 4). omówienie konieczności oceny czynników eksploatacyjnych od strony finansowej.

Intencją autora jest wywołanie na ten temat rzeczowej dyskusji.

**P**odstawową produkcją kolei są przewozy ładunków i pasażerów, środkami zaś dla wykonania tych przewozów — pociągi towarowe i pasażerskie.

Uruchamianie i prowadzenie ruchu pociągów należy do służby ruchu, na szczęblu zaś dyrekcji do wydziału ruchu. Naczelnik służby ruchu za pośrednictwem dyspozytury ruchu przy pomocy swoich zastępców i kierowników działów kieruje ruchem pociągów na terenie całej dyrekcji.

Ruch pasażerski, poza nielicznymi na ogół okresami specjalnie wzmożonych przewozów, nie wymaga w zasadzie stałego operatywnego kierownictwa, gdyż ruch ten charakteryzuje się stałością i dużą regularnością biegu pociągów w granicach 90-99%), tak że naczelnik służby ruchu nie ma trudności z jego kierowaniem.

Zupełnie inaczej przedstawia się sprawa ruchu towarowego, który charakteryzuje się bardzo zmiennym natężeniem w poszczególnych okresach czasu (dni tygodnia, dekady miesiąca i miesiące w roku) oraz znacznie mniejszą regularnością (70—90%) biegu pociągów i dlatego wymaga stałego operatywnego kierownictwa ze strony naczelnika służby ruchu.

Aby móc należycie kierować ruchem pociągów, potrzebna jest znajomość zadań planowych i wykonania planu w okresach ubiegłych. Służba ruchu otrzymuje z Ministerstwa Kolei zadania planowe na okres roczny, na podstawie których opracowuje swój wycinek szczegółowego planu rocznego z podziałem na kwartały. Niezależnie od tych zadań otrzymuje służba ruchu także operatywny plan kwartalno-miesięczny oraz korekty tego planu na okresy miesięczne. Plany operatywne określają faktyczną wielkość pracy oczekującą służbę ruchu w najbliższym kwartale i miesiącu.

Równie ważną rzeczą dla właściwej pracy służby ruchu jest operatywna i stała analiza wykonywanej pracy, a ona jest właśnie jednym z najsłabszych punktów w dotychczasowej pracy wydziałów ruchu. Operatywna analiza wykonywanej pracy powinna być dokładna, bieżąca i obejmująca całkowity zakres pracy i dotyczyć powinna nie tylko globalnych wyników, ale przede wszystkim ich elementów składowych, gdyż tylko wówczas analiza spełni należycie swoje zadanie.

Analiza ta opiera się na sprawozdawczości operatywnej, sporządzanej przez dyspozyturę ruchu, a także na danych otrzymywanych od innych wydziałów. Sprawozdawczość ta opiera się na danych telefonicznych i to nakłada odpowiedzialność na pracowników podających i zbierających te dane, zaś na kierownictwo wydziału ruchu odpowiedzialność w zakresie kon-

troli ich pracy, a to dla zapewnienia możliwie dużej dokładności sprawozdawczości operatywnej.

Obecnie otrzymywane codziennie operatywne dane statystyczne dotyczą pracy wagonów towarowych (raport o pracy wagonów), pracy wagonów osobowych oraz ruchu pociągów towarowych i pasażerskich. Z danych tych oblicza się dla całej dyrekcji ilostan roboczy, ilostan wyłączonych z ruchu, ilość załadowanych i wyładowanych wagonów, pracę wagonów towarowych z podziałem na rodzaje wagonów i współczynnik obrotu wagonu towarowego, następnie można ustalić ilostany wagonów osobowych z podziałem na rodzaje (tylko dla wagonów własnych), dalej wielkości wykonanych pociągo-km, bruttotonokm, przeciętny ciężar brutto i netto pociągu, przeciętną szybkość handlową i techniczną zarówno dla ruchu towarowego, jak i pasażerskiego.

Te wszystkie dane są codziennie badane i analizowane przez kierownictwo wydziału ruchu i na ich podstawie są opracowywane plany na okresy następne, a także wskazówki i wytyczne dla jednostek liniowych. Analiza ta jednak obejmuje wyłącznie wyniki globalne i dotyczy tylko pracy wagonów oraz ruchu pociągów, a nie uwzględnia wcale gospodarki parowozowej i dziedziny kosztów własnych przewozów i dlatego nie spełnia należycie swego zadania.

Jednym z najważniejszych wskaźników pracy kolei jest współczynnik obrotu wagonu towarowego, który jest dotychczas analizowany jedynie przez służbę ruchu i to jako wynik globalny. Dla dokładniejszej analizy współczynnika obrotu wagonu towarowego niezbędnym jest podzielić go na czynniki składowe i wówczas stanie się widoczne, że wielkość współczynnika obrotu zależy od pracy nie tylko służby ruchu, ale i od pracy służby handlowej, a nawet i mechanicznej, drogowej oraz elektrotechnicznej, tych ostatnich w zakresie szybkości handlowej pociągów towarowych i przetrzymywania wagonów pod czynnościami ładunkowymi (przy przesyłkach służbowych i gospodarczych).

Dla stałej i bieżącej analizy współczynnika obrotu można go podzielić na trzy zasadnicze człony: pobyt wagonu w pociągu, postój wagonu na stacjach (poza pociągiem), podczas czynności ładunkowych i postój wagonu na stacjach (poza pociągiem) dla celów technicznych, przy czym postoje wagonu na stacjach można podzielić na bardziej szczegółowe elementy (sposób obliczania współczynnika obrotu podano w art. pt. „Obliczanie obrotu wagonu towarowego w „Przeglądzie Kolejowym“ nr. 9 z 1952 r.).

Na wielkość członu pierwszego ma zasadniczy wpływ szybkość handlowa pociągów towarowych, wysokość

której zależy także od służby mechanicznej (utrzymanie rozkładowych czasów jazdy, stosowanie w razie potrzeby skróconych czasów jazdy, zwiększanie postojów pociągu na stacjach wskutek defektów parowozów, czy wagonów itp.) służby drogowej (ilość zmniejszeń szybkości biegu pociągów z powodu robót drogowych i stanu nawierzchni i podtorza. ilość i czas zamknięcia torów na szlakach itp.), służby elektrotechnicznej (ilość zmniejszeń szybkości biegu pociągów z powodu stanu urządzeń zabezpieczających ruch) i służby handlowej (zwiększenie postojów pociągów na stacjach dla czynności handlowych).

Na wielkość członu drugiego ma wpływ służba ruchu co do czasu oczekiwania wagonu na podstawienie lub zabranie z punktów ładunkowych i służba handlowa co do postoju wagonu podczas czynności ładunkowych. Niezależnie od tego na wielkość członu drugiego mają również nieraz wpływ i inne służby, które załadowują lub wyładowują wagony z przesyłkami służbowymi lub gospodarczymi.

Na wielkość członu trzeciego ma wpływ w zasadzie tylko służba ruchu, chociaż wpływ pośredni na wielkość tego członu mają także i inne służby, jak służba mechaniczna — odnośnie stanu parowozów manewrowych i wydajności ich pracy, służba elektrotechniczna — odnośnie stanu urządzeń bezpieczeństwa i łączności, służba drogowa — odnośnie stanu rozjazdów i układu torów rozrządowych.

Jak widać z tego pobieżnego przeglądu, na wielkość współczynnika obrotu wagonu mają wpływ najważniejsze służby dyrekcji.

Przy analizie współczynnika obrotu rzeczą służby ruchu jest określić procentowy „udział“ poszczególnych służb w ewentualnym niewykonaniu zaplanowanego współczynnika obrotu, a także określić potrzebne środki dla jego poprawienia, przy czym należy wskazać, w jakim stopniu zastosowany środek wpłynie na poprawienie współczynnika obrotu.

Na przykład służba mechaniczna ma na swoim koncie określoną ilość godzin opóźnień pociągów towarowych w ciągu pewnego okresu czasu. Na podstawie tych danych można określić, o ile km/godz zmniejszyła się wskutek tego szybkość handlowa pociągów towarowych z winy służby mechanicznej, a co za tym idzie, można określić, o ile się zwiększyła wskutek tego wielkość członu pierwszego współczynnika obrotu. Wskutek defektu parowozów manewrowych i braku parowozów zastępczych była wstrzymana praca manewrowa na pewną ilość godzin, a wskutek tego uległa zwiększeniu wielkość członu trzeciego (postój wagonu na stacjach technicznych) współczynnika obrotu wagonu towarowego.

W pewnym okresie czasu np. uległ zwiększeniu postój wagonu pod czynnościami ładunkowymi, co wpłynęło na zwiększenie wielkości członu drugiego współczynnika obrotu. W tym przypadku wyjaśnienie powinna udzielić służba handlowa (ewentualnie także inne służby ładujące i wyładowujące przesyłki służbowe i gospodarcze), a służba ruchu określa wpływ zwiększenia czasu postoju pod czynnościami ładunkowymi na wielkość współczynnika obrotu.

W analogiczny sposób należy rozpatrywać wpływ elementów cząstkowych, zależnych od innych służb na wielkość współczynnika obrotu wagonu towarowego.

Poniżej podano przykład liczbowy wpływu niektórych elementów na wielkość współczynnika obrotu wagonu towarowego, przykład oparty na liczbach zupełnie dowolnych.

Tak więc w okresie pewnego miesiąca wykonany został przez dyrekcję współczynnik obrotu wagonu towarowego  $w = 1,83$  doby  $= 43,93$  godz. (przy planowanym  $w = 1,72$  doby  $= 41,46$  godz.). Elementy składowe współczynnika obrotu miały następujące wartości:

- 1) przeciętna szybkość handlowa pociągu towarowego  $V_h = 17,5$  km/godz (plan —  $V_h = 18,5$  km/godz.),
- 2) kurs wagonu ładownego  $L_1 = 178,4$  km (plan —  $L_1 = 178,4$  km),
- 3) stosunek kursu wagonu próżnego do ładownego  $S = 0,535$  (plan —  $S = 0,525$ ),
- 4) całkowity kurs wagonu towarowego  $L_1 = 178,4$  ( $1 + 0,535$ )  $= 273,8$  km (plan —  $L = 178,4$  ( $1 + 0,525$ )  $= 272,1$  km),
- 5) przeciętny postój wagonu pod operacjami ładunkowymi  $t_1 = 6,85$  godz. (plan  $t_1 = 6,30$  godz.),
- 6) przeciętny postój wagonu ładownego w oczekiwaniu na podstawienie pod wyładunek, lub zabranie po załadunku  $t_2 = 7,25$  godz. (plan —  $t_2 = 7,40$  godz.),
- 7) współczynnik pracy miejscowej  $m = 0,61$  (plan —  $m = 0,55$ ),
- 8) przeciętny czas postoju wagonu próżnego na stacji ładunkowej w oczekiwaniu na podstawienie, lub zabranie  $t_1 = 4,23$  godz. (plan —  $t_1 = 4,1$  godz.),
- 9) odległość między stacjami postoju wagonu (poza pociągiem  $n = 79,4$  km (plan —  $n = 79,4$  km.),
- 10) ilość stacji postoju wagonu w czasie obrotu

$$i = \frac{273,8}{79,4} = 3,45 \quad \left( \text{plan — } i = \frac{272,1}{79,4} = 3,43 \right)$$

- 11) przeciętny postój wagonu na jednej stacji  $t_c = 8,2$  godz. (plan —  $t_c = 7,8$  godz.),
- 12) postój wagonu na wszystkich stacjach (poza pociągiem) w czasie obrotu  $T_c = 8,2 \cdot 3,45 = 28,29$  godz. (plan —  $T_c = 7,8 \cdot 3,43 = 26,75$  godz.),
- 13) postój wagonu na stacjach technicznych w czasie obrotu  $T_2 = 28,29 - (6,85 + 7,25 + 4,23) \cdot 0,61 = 17,10$  godz. (plan —  $T_2 = 26,75 - (6,3 + 7,4 + 4,1) \cdot 0,55 = 16,96$  godz.).

Na podstawie wartości wyżej wymienionych elementów można określić wielkości poszczególnych członów współczynnika obrotu wagonu towarowego.

1. Człon pierwszy — pobyt wagonu w pociągu:

$$P = \frac{273,8}{17,5} = 15,64 \text{ godz. (plan — } P = \frac{272,1}{18,5} = 14,7 \text{ godz.)}$$

2. Człon drugi — postój wagonu na stacjach ładunkowych:

$$L = (6,85 + 7,25) \cdot 0,61 = 8,61 \text{ godz. (plan — } L = (6,3 + 7,4) \cdot 0,55 = 7,54 \text{ godz.)}$$

3. Człon trzeci — postój wagonu na stacjach dla celów technicznych:

$$T = 4,23 \cdot 0,61 + 17,10 = 19,68 \text{ godz. (plan — } T = 4,1 \cdot 0,55 + 16,96 = 19,22 \text{ godz.)}$$

Stąd współczynnik obrotu wagonu wyniesie:

$$W = P + L + T = 15,64 + 8,61 + 19,68 = 43,93 \text{ godz.} = 1,83 \text{ doby (plan } W = P + L + T = 14,70 + 7,54 + 19,22 = 41,46 \text{ godz.} = 1,72 \text{ doby)}$$

Teraz można przeanalizować przyczyny niewykonania współczynnika obrotu oraz stwierdzić, jakie

służby są za to odpowiedzialne. Analizować trzeba kolejno składowe człony współczynnika obrotu.

Wielkość pierwszego została przekroczona o 15,64 — 14,70 = 0,94 godz., niewykonanie planu powstało wskutek:

1) przekroczenia stosunku kursu wagonu próżnego do ładownego, pogorszenie tego stosunku mogło nastąpić z przyczyn niezależnych od kolei (zmiana struktury ładunkowej), albo też wskutek gorszej dyspozycji próżnym taborem, w tym ostatnim przypadku pogorszenie to trzeba zapisać na minus służby ruchu (tak przyjęto w tym przykładzie), pogorszenie tego stosunku spowodowało wydłużenie całkowitego kursu wa-

gonu o  $\frac{273,8 - 272,1}{272,1} \cdot 100 = 0,63\%$  i przez to pogor-

szyła się wielkość członu pierwszego o  $\frac{0,63 \cdot 14,7}{100} = 0,09$  godz.,

2) niewykonania planu szybkości handlowej, co spowodowało dalsze pogorszenie wielkości członu pierwszego współczynnika obrotu o  $\frac{272,1}{17,5} - \frac{272,1}{18,5} = 15,55 - 14,70 = 0,85$  godz.

Widać z powyższego, że na przekroczenie wielkości członu pierwszego wpłynęło przede wszystkim niewykonanie szybkości handlowej pociągów towarowych i dlatego należy przeanalizować przyczyny tego niewykonania.

Załóżmy, że w omawianym okresie wykonano 851000 poc. km., co przy zaplanowanej szybkości handlowej (18,5 km/godz.) powinno dać  $\frac{851000}{18,5} = 46000$

pociągo-godz. W rzeczywistości pociągi te dały  $\frac{851000}{17,5}$

= 48630 pociągo-godz., czyli suma opóźnień wszystkich pociągów (po odjęciu ewentualnego czasu skrócenia czasów jazdy) wyniosła 48630 — 46000 = 2630 godz. Opóźnienia powyższe powstały z winy służby ruchu w 40% tj. 1052 godz., z winy służby mechanicznej w 45% tj. 1184 godz., z winy służby drogowej (nieprzewidziane ostrzeżenia) w 5%, tj. 131 godz. i z pozostałych przyczyn w 10% tj. 263 godz.

Obecnie można obliczyć, w jakim stopniu zawiniły poszczególne służby w niewykonaniu pierwszego członu współczynnika obrotu, tzn. należy rozłożyć 0,85 godz. na w/w wymienione służby proporcjonalnie do udziału w powstałych opóźnieniach.

Służba ruchu przyczyniła się do niewykonania szybkości handlowej w 40%, co daje 0,85 · 0,4 = 0,34 godz., służba mechaniczna w 45%, co daje 0,85 · 0,45 = 0,38, służba drogowa w 5%, co daje 0,85 · 0,05 = 0,04 godz. i pozostała w 10%, co daje 0,85 · 0,10 = 0,09 godz.

Wielkość członu drugiego została przekroczona o 8,61 — 7,54 = 1,07 godz. Przekroczenie to powstało wskutek:

1) Zwiększenia się, w porównaniu z planem, przeciętnego postoju wagonu pod czynnościami ładunkowymi o 6,85 — 6,30 = 0,55 godz., co daje w czasie obrotu 6,85 · 0,61 — 6,30 · 0,55 = 0,72 godz. Gdyby współczynnik pracy miejscowej był zgodny z planem, przekroczenie to wyniosłoby 6,85 · 0,55 — 6,30 · 0,55 = 0,30 godz. i ta wielkość obciąża służbę handlową, różnica zaś 0,72 — 0,30 = 0,42 godz. powstała wskutek zmia-

ny struktury przewozowej (zmiana współczynnika pracy miejscowej) i jest niezależna od kolei,

2) Przekroczenie czasu oczekiwania wagonu ładownego na stacjach ładunkowych w czasie obrotu o 7,25 · 0,61 — 7,40 · 0,55 = 0,35 godz. (mimo poprawienia przeciętnego czasu oczekiwania o 7,40 — 7,25 = 0,15 godz.). Gdyby współczynnik pracy miejscowej był zgodny z planem to wielkość tego elementu uległaby poprawie o 7,40 · 0,55 — 7,25 · 0,55 = 0,08 godz., a zatem zmiana struktury przewozowej pogorszyła wielkość tego elementu o 0,35 + 0,08 = 0,43 godz.

Wielkość członu trzeciego została przekroczona o 19,68 — 19,22 = 0,46 godz. Przekroczenie to powstało wskutek:

1) Zwiększenia postoju wagonu próżnego w czasie obrotu na stacjach ładunkowych w oczekiwaniu na podstawienie lub zabranie o 4,23 · 0,61 — 4,10 · 0,55 = 0,32 godz. Ponieważ przyjęto, że postój wagonu próżnego wynosi 90% postoju wagonu pod operacjami ładunkowymi i postoju wagonu ładownego na stacjach ładunkowych, udział poszczególnych służb wynosi 30% w w/w postojach. Na służbę handlową wypada 0,3 · 0,3 = 0,09 godz., służba ruchu w zasadzie poprawiła ten postój o 0,3 · 0,08 = 0,02 godz., zaś zmiana struktury przewozowej pogorszyła ten postój o 0,3 (0,42 + 0,43) = 0,25 godz.,

2) Przekroczenie postoju wagonu w czasie obrotu o 17,10 — 16,96 = 0,14 godz.

Zakładamy, że wskutek defektów parowozów manewrowych i niewydawania ich w przewidzianych terminach tracono przy rozrządzaniu wagonów przeciętnie dziennie 200 wagono-godz.

Miesięcznie to dałoby 200 · 30 = 6000 wag-godz. straconych z winy służby mechanicznej. Przeciętna praca dzienna wynosiła w omawianej dyrekcji 4000 wagonów, co wymagało w/g planu 4000 · 1,72 = 6880 wag. ilostanu roboczego, faktyczny zaś ilostan roboczy wyniósł 4000 · 1,83 = 7320 wagonów. W ciągu miesiąca postój wagonów na stacjach technicznych wyniósł:  $\frac{7320}{1,83} \cdot 17,130 = 2052000$  wag. godz. zaś w/g planu powi-

nien wynosić:  $\frac{6880}{1,72} \cdot 16,9630 = 2035200$  wag.godz., a zatem

wskutek przekroczenia postoju wagonu na stacjach technicznych w czasie obrotu o 0,14 godz. stracono 205200 — 2035200 = 16800 wag/godz., z tego 6000 wag.godz. z winy służby mechanicznej i 10800 wag. godz. z winy służby ruchu, co w procentach stanowi odpowiednio 36% i 64%.

Przekroczenie o 0,14 godz. postoju wagonu na stacjach technicznych rozkłada się na służbę ruchu w 64%, co daje 0,14 · 0,64 = 0,09 godz. i na służbę mechaniczną w 36%, co daje 0,14 · 0,36 = 0,05 godz.

Obecnie można podsumować wyniki i wskazać udziały poszczególnych służb w przekroczeniu współczynnika obrotu wagonu o 43,93 — 41,46 = 2,47 godz.

Na służbę ruchu przypada: 0,09 + 0,34 — 0,08 — 0,02 + 0,09 = 0,42 godz., co stanowi

I człon II człon III człon

17% ogólnego przekroczenia.

Na służbę mechaniczną przypada: 0,38 + 0,05 = 0,43 godz., co stanowi 17% ogólnego przekroczenia. I człon III człon

Na służbę handlową przypada:  
 $0,30 + 0,09 = 0,39$  godz., co stanowi 16% ogólnego

II człon III człon  
przekroczenia.

Na służbę drogową przypada: 0,04 godz., co stanowi  
I człon

2% ogólnego przekroczenia.

Na inne przyczyny przypada: 0,09 godz., co stanowi  
I człon

3% ogólnego przekroczenia.

Na zmianę struktury przewozowej przypada:  
 $\frac{0,42 + 0,43}{\text{II człon} + \text{III człon}} + \frac{0,25}{\text{I człon}} = 1,10$  godz., co stanowi: 45% ogólnego przekroczenia.

Z powyższego zestawienia widać, że na wskaźnik uważany dotąd za zależny jedynie od służby ruchu mają duży wpływ także i inne służby, jak również zmiana struktury przewozowej. W omawianym przykładzie specjalnie uwypuklono wpływ zmiany struktury przewozów na wielkość współczynnika obrotu wagonu.

Przykład powyższy oparty został na liczbach dowolnych i ma zastosowanie dla dyrekcji tranzytowych (mała wartość współczynnika pracy miejscowej). W dyrekcjach o większej pracy własnej wzrasta udział członu drugiego w wielkości współczynnika obrotu wagonu. W praktyce rezultaty mogą być zupełnie inne, lecz sposób przeprowadzenia analizy pozostaje ten sam.

Na podstawie obecnej sprawozdawczości analizę taką można przeprowadzać na podstawie danych ostatecznych dla wyników miesięcznych. Dla okresów krótszych należałoby się opierać na danych operatywnych nie tak dokładnych i wszechstronnych, jak dane ostateczne.

Rzeczą naczelnika wydziału ruchu jest ustalić zakres analizy dla każdego okresu i jej dokładność zastosowaną do warunków miejscowych. Niektóre elementy współczynnika obrotu mogą być analizowane codziennie (postój wagonu na stacji, postój pod operacjami ładunkowymi itp.), z warunkiem jednak dostosowania sprawozdawczości operatywnej do tych celów.

W zależności od warunków miejscowych i możliwości technicznych, wydział ruchu powinien opracować metody analizy na poszczególne okresy sprawozdawczości oraz sposoby otrzymywania potrzebnych danych, ostatecznych lub operatywnych. Należałoby zerwać z dotychczasową praktyką analizowania poszczególnych wskaźników i mierników jako wielkości globalnych, a przejść do analizy ich elementów składowych, które pozwalają na wyciągnięcie właściwych wniosków.

Współczynnikiem obrotu wagonu towarowego nie interesowała się dotąd żadna służba, z wyjątkiem służby ruchu, która znowu nie interesuje się prawie wcale gospodarką parowozową, pozostawiając tę dziedzinę wyłącznie służbie mechanicznej mimo, że parowóz conajmniej przez 12 godz. na dobę pozostaje w dyspozycji służby ruchu. I to jest drugie zagadnienie, które należałoby poruszyć przy omawianiu pracy wydziału ruchu.

Do służby mechanicznej w zasadzie powinno należeć utrzymywanie parowozów w odpowiednim stanie technicznym i dostarczenie ich gotowych do pracy

razem z drużyną parowozową do dyspozycji służby ruchu. Parowóz z chwilą przejścia przez punkt kontrolny, aż do przejścia przez takiż punkt do parowozowni należy wyłącznie do służby ruchu, która też odpowiada za ten okres pracy parowozu i jego należyte wykorzystanie.

Czy służba ruchu przeprowadza obecnie jakąś analizę wykorzystania parowozów, czy czuje się współodpowiedzialną za brak parowozów? Raczej nie i całą troskę o gospodarkę parowozową przerzuca ona na służbę mechaniczną, która ze swej strony słusznie uważa, że przecież i służba ruchu powinna również odpowiadać w tej dziedzinie. Dla uregulowania tego zagadnienia należałoby przeprowadzić praktyczny podział kompetencji i odpowiedzialności obu służb w zakresie gospodarki parowozowej.

Potrzebny ilostan parowozów czynnych oblicza się na podstawie zadanej pracy i przeciętnego dobowego przebiegu parowozu czynnego. Przeciętny dobowy przebieg parowozu wynika z turnusów parowozowych, które są opracowywane łącznie z rozkładem jazdy. Zadaniem służby ruchu jest takie prowadzenie ruchu pociągów, aby były zachowane opracowane turnusy, gdyż wszelkie wytrącenia parowozu z jego turnusu wymaga w zamian parowozu dodatkowego, którego w tym czasie służba mechaniczna może nie posiadać. Jest to jedna z przyczyn powodująca niepokrywanie zapotrzebowania na parowozy przez służbę mechaniczną. Wynika stąd, że najważniejszym dla zachowania turnusów parowozowych jest regularne prowadzenie ruchu pociągów.

Służba ruchu ponosi również odpowiedzialność za należyte wykorzystywanie parowozów w czasie pozostawiania ich w jej dyspozycji. Parowóz w zasadzie jest przeznaczony do prowadzenia pociągów i wykonywania pracy manewrowej, a zatem przebiegi luzem, postoje parowozów w oczekiwaniu na pociągi, postoje parowozów przy pociągach na stacjach początkowych lub pośrednich stanowią dużą stratę w gospodarce parowozowej i wymagają poważnych ilości parowozów dodatkowych.

Analiza wykorzystania parowozów dla ich właściwej pracy przeprowadzona za okresy ubiegłe powinna wykryć poważne rezerwy, dlatego też należy dokładnie badać, ile czasu parowozy wykonywały swą właściwą pracę, a ile bezużytecznie stały. Dla przeprowadzenia podobnej analizy należy rozpatrzyć obrót i składowe elementy obrotu parowozu. Obrotem parowozu nazywamy okres czasu (liczony w godzinach lub dobach) od wyjścia parowozu z parowozowni macierzystej do powtórnego wyjścia z tejże parowozowni. Wielkość przeciętnego obrotu w godzinach otrzymujemy z podzielenia parowozo-godzin ilostanu czynnego parowozów własnych, przez ilość wydanych parowozów własnych, przez parowozownie macierzyste

$$O = \frac{24 \cdot I_{cz}}{I_w}, \text{ gdzie } I_{cz} \text{ —}$$

przeciętny dobowy ilostan parowozów czynnych,  $I_w$  — ilość wydanych na dobę parowozów własnych przez parowozownie macierzyste. Obrót parowozu (O) dzieli się na czas pozostawiania parowozu w dyspozycji służby mechanicznej, obejmujący postoje w parowozowniach ( $O_m$ ) i czas pozostawiania parowozu w dyspozycji służby ruchu ( $O_r$ )

$$O = O_m + O_r$$

Czas pozostawiania parowozu w dyspozycji służby ruchu można podzielić na:

1) czas od chwili przejścia parowozu przez punkt kontrolny do odejścia parowozu z pociągiem w drogę, na stacji parowozowni macierzystej i zwrotnej —  $T_1$ ,

2) czas jazdy parowozu z pociągiem tam i z powrotem —  $T_2$ ,

3) czas od chwili przyścia parowozu z pociągiem do stacji końcowej (zmiany parowozu) do chwili przejścia parowozu przez punkt kontrolny na stacji parowozowni macierzystej i zwrotnej —  $T_3$ ,

Stąd:  $Or = T_1 + T_2 + T_3$

Czas  $T_2$  jest czasem właściwej pracy parowozu, a czasy  $T_1$  i  $T_3$  — to czasy postojów parowozu, stosunek czasu  $T_2$  do ogólnego czasu pracy parowozu ( $Or$ ) powinien być jak największy. Utrzymanie tego sto-

sunku ( $Sp = \frac{T_2}{Or}$ ) jako wielkości optymalnej w danych

warunkach jest właśnie zadaniem służby ruchu. (Sposób obliczania składowych elementów obrotu parowozu podano w art. pt. „Wykorzystanie parowozu w ruchu towarowym przez służbę ruchu“, Przegląd Kolejowy, nr. 12 z 1952 r.).

Podany wyżej sposób obliczania obrotu parowozu dotyczy obrotu parowozu własnego, natomiast obliczenie elementów obrotu, przeprowadzane przez służbę ruchu, odnosi się do parowozów własnych i obcych kursujących na terenie własnej dyrekcji. Daje to możliwość porównywalną z szybkością handlową pociągów. Na podstawie obecnych danych statystycznych nie można obliczyć obrotu parowozu kursującego na terenie dyrekcji i dlatego z konieczności trzeba przy analizowaniu przez służbę ruchu elementów obrotu posługiwać się obrotem parowozu własnego, jednak dla porównywania wyników w poszczególnych okresach czasu ta niewspółmierność nie powinna zaważyć na wartości analizy tym bardziej, że wielkość obrotu parowozu nie ulegają na ogół większym zmianom.

Wydział ruchu przez analizę stosunku czasu właściwej pracy parowozu w ciągu doby ( $t_{d2}$ ) do całkowitej dobowej jego pracy ( $T_d$ ) oraz przez porównanie postoju parowozu w czasie obrotu ( $T_1 + T_3$ ) z postojami przewidzianymi w regulaminach stacyjnych, powinien wysunąć wnioski dotyczące lepszego wykorzystania parowozów, co z kolei powinno się odbić na opracowaniu nowych turnusów parowozowych lub do poprawienia turnusów już opracowanych.

Niezmierzalnie doniosłe znaczenie miałyby opracowa-

nie metody obliczania stosunku  $Sp = \frac{t_{d2}}{t_d}$  za okresy

krótsze, jak dla doby, czy zmiany dyspozytorów ruchu. Wówczas taka operatywna analiza mogłaby wykryć nieproduktywne i podwyższone postoje parowozów w oczekiwaniu na pociągi i pozwoliłaby na podjęcie natychmiastowych kroków zaradczych. Ponadto wyniki takiej analizy mogłyby wchodzić do współzawodnictwa międzyzmianowego dyspozytorów ruchu.

Dużą pomocą dla zachowania turnusowej obsługi pociągów parowozami byłoby posiadanie przez dyspozytorów ruchu wyciągów z turnusów parowozowych w ruchu towarowym. Wówczas dyspozytor ruchu wiedziałby, opóźnienia których pociągów, nawet nieznaczne, łamią turnus parowozowy i wymagają dodatkowego parowozu. Takimi pociągami dyspozytor ruchu

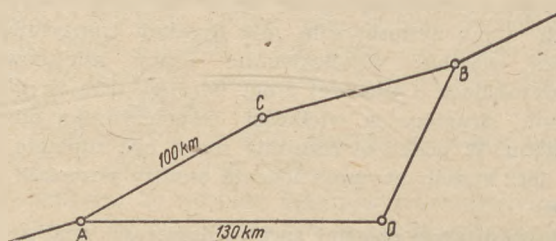
specjalnie by się interesował i zapewniłby im w miarę możliwości pierwszeństwo jazdy.

Kierownictwo wydziału ruchu musi także bieżąco analizować wielkość ruchu towarowego (w pociągo-km, brutto-tono-km i netto-tono-km) i porównywać ją z pracą wagonów towarowych. (Sposób obliczania ruchu towarowego podano w art. pt. „Planowanie ruchu towarowego“ Przegląd Kolejowy nr. 8 z 1952 r.).

Przeciętny kurs wagonu ładownego i przeciętny skład pociągu towarowego nie ulegają zasadniczo większym zmianom i jeżeli z analizy wielkości ruchu towarowego wynika, że zwiększenie ruchu towarowego powstało wskutek dużego wzrostu tych elementów, to należy je gruntownie przeanalizować i starać się wykryć przyczyny tego wzrostu.

Nieuzasadnione, z punktu widzenia struktury przewozowej, zwiększenie kursu wagonu towarowego może być spowodowane kierowaniem pociągów drogą okrężną, co także może mieć wpływ na zwiększenie przeciętnego ciężaru brutto pociągu towarowego.

Poniżej podano przykład charakteryzujący skutki kierowania pociągów drogą okrężną.



Miedzy stacjami węzłowymi A i B pociągi powinny zasadniczo kursować przez stację C, gdyż droga ta jest najkrótszym połączeniem pomiędzy tymi stacjami i wynosi 100 km. Wobec braku przełotności na odcinku ACB, czy też z jakich innych przyczyn, dyrekcja postanowiła część ruchu towarowego przerzucić na odcinek ADB o długości 130 km. Do czasu tej zmiany na odcinku ACB kursowało przeciętnie na dobę w kierunku nieparzystym 30 poc. ładownych o przeciętnym ciężarze brutto 1800 ton i składzie 120 osi oraz 5 pociągów próżnych o przeciętnym ciężarze brutto 700 ton i składzie 150 osi, zaś w kierunku parzystym — 6 pociągów ładownych i 25 pociągów próżnych o takim samym ciężarze brutto i składzie. Dyrekcja postanowiła przenieść na odcinek ADB w kierunku nieparzystym 20 pociągów ładownych a w kierunku parzystym 6 pociągów ładownych i 10 pociągów próżnych.

Przed zmianą przebiegi pociągów, ciężaru brutto i osi miały wielkość następującą:

Przebiegi pociągów  $P'_{pt} = (36 + 30) \cdot 100 = 6600$  poc. km.

Przebiegi ciężarów brutto  $P'_{bt} = (36 \cdot 1800 + 30 \cdot 700) \cdot 100 = 8590000$  brutto-tono-km.

Przebiegi osi  $P'_{ot} = (36 \cdot 120 + 30 \cdot 150) \cdot 100 = 882000$  osiokm.

Przeciętny ciężar brutto pociągu  $B't = \frac{8580000}{6600} = 1300$  ton.

Przeciętny skład pociągu  $O't = \frac{882000}{6600} = 134$  osi.

Po zmianie przebiegi pociągów, ciężaru brutto i osi będą miały następującą wielkość.

Na odcinku ACB:

Przebiegi pociągów  $P_{pt} = (10 + 20) \cdot 100 = 3000$  poc. km.

Przebiegi ciężaru brutto  $P_{bt} = (10 \cdot 1800 + 20 \cdot 700) \cdot 100 = 3200000$  brutto-tono-km.

Przebiegi osi  $P_{ot} = (10 \cdot 120 + 20 \cdot 150) \cdot 100 = 420000$  osio-km.

Na odcinku ADB:

Przebiegi pociągów  $P_{pt} = (26 + 10) \cdot 130 = 4680$  poc. km.

Przebiegi ciężaru brutto  $P_{bt} = (26 \cdot 1800 + 10 \cdot 700) \cdot 130 = 6994000$  brutto-tono-km.

Przebiegi osi  $P_{ot} = (26 \cdot 120 + 10 \cdot 150) \cdot 130 = 600600$  osio-km.

Razem na odcinku AB.

Przebiegi pociągów  $P''_{pt} = 3000 + 4680 = 7680$  poc.km.

Przebiegi ciężaru brutto  $P''_{bt} = 3200000 + 6994000 = 10194000$  br. tono-km.

Przebiegi osi  $P''_{ot} = 420000 + 600600 = 1020600$  osio-km.

Przeciętny ciężar brutto pociągu  $B''_t = \frac{10194000}{7680} = 1328$  ton.

Przeciętny skład pociągu  $O''_t = \frac{1020600}{7680} = 133$  osi.

Przeprowadzimy podobne obliczenia dla innego wariantu, gdy na odcinku ADB będzie kursowało w kierunku nieparzystym 14 pociągów ładownych i 6 pociągów próżnych, a w kierunku parzystym tylko 16 pociągów próżnych.

Na odcinku ACB.

Przebiegi pociągów  $P_{pt} = (22 + 8) \cdot 100 = 3000$  poc.-km.

Przebiegi ciężaru brutto  $P_{bt} = (22 \cdot 1800 + 8 \cdot 700) \cdot 100 = 4520000$  brutto-tono-km.

Przebiegi osi  $P_{ot} = (22 \cdot 120 + 8 \cdot 150) \cdot 100 = 384000$  osio-km.

Na odcinku ADB.

Przebiegi pociągów  $P_{pt} = (14 + 22) \cdot 130 = 4680$  poc. km.

Przebiegi ciężaru brutto  $P_{bt} = (14 \cdot 1800 + 22 \cdot 700) \cdot 130 = 5278000$  brutto-tono-km.

Przebiegi osi  $P_{ot} = (14 \cdot 120 + 22 \cdot 150) \cdot 130 = 647400$  osio-km.

Razem na odcinku AB.

Przebiegi pociągów  $P'''_{pt} = 3000 + 4680 = 7680$  poc. km.

Przebiegi ciężaru brutto  $P'''_{bt} = 4520000 + 5278000 = 9798000$  brutto-tono-km.

Przebiegi osi  $P'''_{ot} = 384000 + 647400 = 1031400$  osio-km.

Przeciętny ciężar brutto pociągu  $B'''_t = \frac{9798000}{7680} = 1276$  ton.

Przeciętny skład pociągu  $O'''_t = \frac{1031400}{7680} = 134$  osi.

Przy porównaniu tych trzech wariantów na pierwszy rzut oka wydaje się, że wariant II jest najlepszy, gdyż osiągnięto się największy przeciętny ciężar pociągu brutto, ale to tylko pozornie, gdyż większy ciężar brutto pociągu został uzyskany dzięki zwiększonemu przebiegom ciężaru brutto wskutek kierowania pociągów ładownych drogą okrężną. Faktycznie wykonana efektywna praca, polegająca na przewiezieniu tej samej ilości ładownych i próżnych wagonów między sta-

cjami A i B we wszystkich 3 wariantach, jest ta sama, lecz tylko wykonana przy pomocy nakładu różnych środków. W wariantcie I nakład środków jest najmniejszy, w wariantcie II — największy. W przypadku konieczności przerzucenia części pociągów na drogę okrężną, na tę drogę należy kierować pociągi lżejsze, a pociągi ciężkie kierować drogą krótszą.

Pierwszym sygnałem wskazującym na kursowanie przeszytek drogą okrężną jest nieuzasadniony wzrost kursu wagonu ładownego. W powyższym przykładzie wzrost przebiegu wagonów ładownych (proporcjonalnego do kursu wagonu ładownego) w wariantcie II w porównaniu z pierwszym wynosi 134%, a w wariantcie III — 125%. W podobnych przypadkach należy szczegółowo przeanalizować powody wzrostu kursu wagonu ładownego i ustalić jego przyczyny.

Niezmiernie ważne jest opracowanie metody rejestracji przebiegu pociągów i oddzielnych wagonów drogą okrężną z podaniem powodów wysyłania tą drogą. Rejestracja pociągów wysyłanych drogą okrężną na zarządzenie dyspozytora ruchu nie natrafiłaby na większe trudności, znacznie jednak trudniej uchwycić przebiegi drogą okrężną oddzielnych wagonów ładownych i próżnych.

Zagadnienie to stanie się w najbliższym czasie bardzo aktualne, ponieważ z wprowadzeniem statystyki przebiegu ładunku (netto-tono-km taryfowych) na terenie poszczególnych dyrekcji będą dyrekcje odpowiadały za zachowanie planowanego stosunku przebiegu eksploatacyjnego do przebiegu taryfowego ładunków przewożonych na własnym obszarze. Analiza wykonania tego stosunku jest nie do pomyślenia bez posiadania danych odnośnie przebiegu ładunków drogą okrężną i dlatego kierownictwo służby ruchu powinno jak najprędzej zająć się tą sprawą i opracować praktyczne sposoby tej rejestracji.

Oczywiście zdarzają się przypadki, że opłaca się kierować przesyłki drogą okrężną, np. po drodze okrężnej mogą kursować pociągi z większą szybkością i o większym ciężarze, co pozwala na lepsze wykorzystanie taboru. Jednak o opłaceniu się można mówić wtedy, gdy są znane koszty własne przewozów. A ta właśnie dziedzina jest niewątpliwie najbardziej zaniedbana przez kierownictwo służb fachowych, a bez analizy wykonania kosztów własnych jest nie do pomyślenia właściwa gospodarka przewozowa. Służba Ruchu w porozumieniu z Biurem Planowania, Finansowym i Księgowości powinna opracować metody ustalania kosztu własnego ważniejszych mierników (1 poc km, 1 poc. godziny, 1 brutto-tono-km, 1 wagono-godzin, 1 przeróbki wagonu towarowego itp.).

Posiadając przeciętny koszt własny za okresy ubiegłe poszczególnych mierników służby ruchu, można z dużą dozą słuszności ustalić stopień opłacalności poszczególnych usprawnień w prowadzeniu ruchu, a także finansowo uzasadnić poszczególne usprawnienia, lub inwestycje żądane przez służbę ruchu.

W przypadku żądania przez służbę ruchu wzmocnienia nawierzchni na poszczególnych odcinkach, żądanie to można uzasadnić finansowo, gdyż wzmocnienie nawierzchni pozwoli na zwiększenie szybkości pociągów i dopuszczalnego ciężaru pociągu, zaś zwiększenie szybkości daje w rezultacie zmniejszenie pociągo-

godzin, a znając ilość kursujących pociągów i koszt własny 1 pociągo-godziny dla każdego rodzaju pociągu, można z łatwością określić ogólne zmniejszenie kosztów w związku ze zwiększeniem szybkości pociągów. W związku ze zwiększeniem dopuszczalnego ciężaru pociągu obniży się koszt własny 1 brutto-tonom, a co za tym idzie i koszt ogólny przewozów.

Po porównaniu kosztu danej inwestycji z uzyskaną wskutek tego obniżką kosztów własnych przewozów można łatwo uzasadnić potrzebę danej inwestycji pod kątem jej opłacalności. Znając koszt własny 1 pociągo-godziny, jak również zwiększenie zużycia węgla przez parowozy wskutek ograniczenia szybkości wprowadzanych przez służbę drogową, można określić straty, jakie ponosi wskutek tego gospodarka kolejowa i można także finansowo uzasadnić zastosowanie pracy na 2 lub 3 zmiany w celu szybszej likwidacji ograniczeń szybkości w ruchu pociągów.

Zagadnienia finansowe powinny w zasadzie decydować o wszelkich poczynaniach kierownictwa wydziału ruchu i dlatego naczelnik wydziału ruchu powinien mieć do dyspozycji operatywne dane o wynikach finansowych na możliwie krótkie okresy czasu i obejmujące wszystkie ważniejsze mierniki służby ruchu.

Opieranie się w ocenie wyników pracy służby ruchu, jak to jest dotychczas praktykowane, wyłącznie tylko na danych o wykonaniu wskaźników i mierników techniczno-eksploatacyjnych z całkowitym pominięciem strony finansowej jest poważnym niedociągnięciem w naszej gospodarce kolejowej, które musi być możliwie jak najprędzej naprawione. Naczelnik wydziału ruchu (podobnie jak i całe kierownictwo wydziału) powinien w każdej chwili znać wyniki finansowe pracy podległej sobie, gdyż tylko wtedy potrafi wydawać dyspozycje i zarządzenia w pełni uzasadnione zarówno pod względem techniczno-eksploatacyjnym, jak i finansowym.

W artykule niniejszym poruszono tylko kilka zagadnień, które w obecnej rzeczywistości wymagają radykalnych pociągnięć i które już obecnie mogą być przeprowadzone bez stosunkowo wielkiego trudu. Ponadto celem tego artykułu było wskazanie na kilku przykładach, że niemal wszystkie wskaźniki są uzależnione nie tylko od jednej służby, a zawsze w pewnym stopniu od kilku innych i że dla ich właściwego przeanalizowania należy je rozłożyć na elementy składowe, co pozwoli na dokładniejsze ustalenie „udziału“ w nich poszczególnych służb.

## Praca stacji węzłowych na tle nowego systemu premiowo-akordowego

inż. MARIAN AKSAMIT

658.323/.324:656.212.4:656.222.(438)

*W związku ze stosowaniem na niektórych stacjach węzłowych nowego systemu premiowania akordowego zamieszczamy poniżej artykuł, omawiający zasady tego systemu oraz korzyści, jakie on przynosi w pracy węzłów.*

**S**OCJALISTYCZNA zasada: „od każdego według jego zdolności, każdemu według jego pracy“ znajduje swój wyraz w akordowym systemie opłacania. System akordowy w gospodarce socjalistycznej stanowi bardzo ważny czynnik podniesienia wydajności pracy, mobilizuje on bowiem siły wytwórcze do maksymalnych wysiłków i podnoszenia kwalifikacji pracujących.

Akordowy system opłacania wprowadza w życie uchwałę Rządu z dnia 3.I.1953 w sprawie zniesienia zaopatrzenia bonowego, ogólnej podwyżki płac i regulacji cen. Zapewnia on bowiem podwyżkę zarobków proporcjonalnie do jakości i ilości włożonego wysiłku.

Dotychczas stosowane na PKP systemy premiowe ustalały jako podstawę do premiowania szczególnie ważne, a zanizone w początkowym okresie pracy kolei wskaźniki pracy. W latach ubiegłych każda poprawa wskaźnika przynosiła wzrost wynagrodzenia premiowego, była więc nowym bodźcem do dalszego podniesienia wydajności pracy. Uległy więc poprawie wszystkie mierniki pracy służby eksploatacyjnej, wzrosła regularność biegu pociągów, polepszone obrót wagonów, podniesiono dobowy przebieg parowozów.

Dawne systemy posiadały również ujemne strony, do których zaliczyć wypadnie przede wszystkim skomplikowany sposób obliczania premii.

Dlatego pracownik przeważnie nie wiedział, jak się kształtuje jego premia w przypadkach zwiększonego wysiłku i lepszego wykonania zadania. Ponadto, w dotychczasowych systemach opłacania, opartych na wypracowanej premii zbiorowej, dzielonej pomiędzy wszystkich pracowników stacji, niezależnie od włożanego wysiłku dla uzyskania ustalonych wskaźników pracy stacji, materialne zainteresowanie pracowników było niedostateczne.

Taki system opłacania wynagradzał jednakowo tych, co pracowali wydajnie i codziennie i tych, co opuszczali dni pracy, tych co pracowali ofiarnie, by wykonać nałożone zadanie, jak i tych wreszcie, którzy mniej przykładali się do pracy. System ten, nie jest więc dostatecznie mobilizujący, gdyż pracownicy opieszali wiedzą, że otrzymają narówni z innymi zapłatę.

W trosce o wykonanie planu, w czwartym roku planu 6 letniego Ministerstwo Kolei — wzorem kolei radzieckich — wprowadziło premiowo-akordowy system opłacania pracowników na niektórych stacjach węzłowych. W systemie tym pracownik jest bezpośrednio zainteresowany w ilości i jakości wykonanej pracy.

System akordowo-premiowy obejmuje:  
1) akord bezpośredni, oparty na progresji rosnącej, do którego są włączeni wszyscy pracownicy

- zainteresowani bezpośrednio w formowaniu lub rozformowaniu pociągów,
- 2) akord pośredni dla pracowników zespołów nie związanych bezpośrednio z rozformowywaniem lub formowaniem składów pociągowych, lecz mających wpływ na wypracowanie podstawowych wskaźników pracy stacji,
  - 3) premie za regularność biegu pociągów pasażerskich,
  - 4) premie za regularność biegu pociągów towarowych,
  - 5) premie za dotrzymanie planu obsługi stacji.

System ten uwzględnia więc następujące elementy pracy stacji: a) formowanie pociągów, b) rozformowanie pociągów, c) regularność biegu pociągów towarowych i pasażerskich, d) plan obsługi stacji.

W systemie tym premie akordową oblicza się każdodziennie indywidualnie dla każdego pracownika, co daje pracownikowi możliwość skonfrontowania uzyskanego zarobku z włożonym wkładem pracy.

Zasadniczą różnicą pomiędzy poprzednimi premiami a akordowo-progresywnym systemem opłacania jest to, że przy poprzednich premiach zostały z góry ustalone normy dla całej sieci, a przy systemie opłacania akordowo-progresywnym specjalna komisja bada warunki pracy stacji i ustala dla każdej stacji indywidualne normy, zależne od organizacji pracy stacji, warunków technicznych i lokalnych.

Dla sprawnej pracy sieci konieczna jest taka organizacja pracy stacji węzłowych, przy której przestój wagonów na węzłach kolejowych jest najmniejszy. Wymaga to przerobienia jak największej ilości pociągów i sformowania ich zgodnie z dod. IV. do służbowego rozkładu jazdy.

W zasadzie system akordowo-premiowy opiera się na procesie technologicznym pracy stacji. Proces stanowi bazę, na której ustanawia się minimalne normy do wykonania. Z procesu technologicznego określa się ilość sformowanych i rozformowanych pociągów dla poszczególnych zespołów, czas oczekiwania pociągów na rozrząd, plan obsługi stacji, współczynnik pracy stacji, współczynnik pracy manewrowej, zdolność przerobczą górnek rozrządowych, średni czas postoju wagonów. Właściwie opracowany proces technologiczny jest wielce pomocny w pracy komisji, gdyż wyeliminował on już ujemne strony pracy stacji, postawił ją na właściwym poziomie i nadał jej właściwy styl pracy.

W toku prac komisji opracowującej premie akordowe dla węzłów można było stwierdzić jednak, że jest na ogół mało stacji, które posiadają aktualne procesy technologiczne. Ponadto zauważono, że personel stacyjny, a przede wszystkim kierownictwo stacji, nie interesuje się należycie zagadnieniami procesu technologicznego i że inżynierowie i technicy ruchu nie żyją jego zagadnieniami, co jest poważnym niedociągnięciem pracy stacji, a przede wszystkim jej kierownictwa.

Tam, gdzie nie było opracowanych procesów technologicznych, analizowano pracę roku 1952 i ustalano przeciętne dane, potrzebne dla opracowania premii akordowo-progresywnej. Na podsta-

wie tych danych określano normy, które miały zmobilizować załogi stacji do dalszego usprawnienia pracy.

Do akordu bezpośredniego opartego na akordzie progresywnym zalicza się wszystkich pracowników stacji, biorących bezpośredni udział w formowaniu lub rozformowaniu pociągów i w obsłudze stacji. Są to dyżurni ruchu nadzorczy, drużyny manewrowe, zwrotniczowie, nastawniczowie, maszyniści i pomocnicy parowozów manewrowych, rewidentów, smarownicy, spisywacze, odprawiacze pociągów, kanceliści, megafoniści na górkach rozrządowych. Pracownicy ci stanowią jednostkę produkcyjną na stacji węzłowej jako zespół pracujący w danym rejonie stacji, zestawiający lub rozformowujący pociągi. Zespół taki odpowiada za wykonaną pracę, za sformowany lub rozformowany pociąg, za jakość sformowanego pociągu, za czas oczekiwania pociągu na rozrząd.

Przy zastosowanym systemie akordowo-progresywnym zespół ma zestawzić lub rozformować pewną oznaczoną ilość pociągów, tzn. wykonać normę tak pod względem ilości, jak jakości. Jakość polega na tym, że pociągi muszą być zestawione zgodnie z dod. c. IV. do rozkładu jazdy lub zmarszrutyzowane. Za zestawienie lub rozformowanie ponad normę zespół otrzymuje premie z progresją rosnącą.

Podwyższenie stawki w zależności od ilości zestawionych pociągów ilustruje następująca tabelka:

|                  | Zmiana dzienna       | Zmiana nocna |
|------------------|----------------------|--------------|
| Za 1 pociąg      | 20%                  | 50%          |
| Za 2-gi pociąg   | 50%                  | 80%          |
| Za 3-ci pociąg   | 80% i każdy następny | 110%         |
| Za 4-ty pociąg   | 110%                 |              |
| i każdy następny |                      |              |

Zmiana nocna otrzymuje większe stawki, gdyż pracuje w cięższych warunkach, co jest słuszne w myśl przyjętej zasady socjalistycznej „każdemu według jego pracy”.

Również w przypadkach zwiększonego wysiłku ze strony zespołu, gdy jest on niekompletny, a praca zostanie wykonana co do ilości i jakości, wówczas każdy pracownik zespołu otrzymuje zwiększoną stawkę o 0,7% za każdego brakującego członka zespołu.

W premii akordowo-progresywnej obniża się premie pracownikom w przypadku niewykonania pewnych mierników. Tak więc zostaje mu obniżona stawka o 25% w przypadku zestawienia pociągu niezgodnie z dod. cz. IV. do służbowego rozkładu jazdy, a gdy zestaw 2 pociągów, wówczas oprócz obniżki nie otrzymuje progresji za sformowane pociągi ponad normę. Ponieważ każda awaria paraliżuje pracę stacji węzłowej, zespołowi, u którego powstała awaria, skreśla się premie za 2 pociągi. Zespołom rewidentów obniża się premie o 50% w przypadku, gdy zostanie z gotowego pociągu wyłączony wagon lub skreśla się w ogóle premie za pociąg w przypadku, gdy wagon będzie wyłączony w drodze przed następnym punktem rewidentkim. Takie ustawienie premii pobudza personel rewidentki do dokładnego przeprowadzania

badania wagonów w przybywających pociągach i ma dodatni wpływ na regularność ruchu pociągów.

Ileż to zdarza się przypadków, że z gotowego, zestawionego pociągu wyrzucono wagon z powodu braku dokumentów? W obecnej premii odprawiaacz, jako wchodzący do zespołu, musi się troszczyć o dokumenty przewozowe, bo w przypadku odczepienia wagonu nie otrzyma premii akordowej za ten pociąg.

Jedną z przyczyn tarasowania węzłów było długie przetrzymywanie pociągów na torach przyjęciowych. Nowa premia akordowa ustala czas oczekiwania pociągu na rozrząd, a w przypadku jego przekroczenia zespołom zostaje obniżona stawka premiowa o 25% za każdy pociąg przetrzymany.

Osobną grupę stanowią pracownicy należący do akordu pośredniego. Są to pracownicy, którzy nie biorą bezpośrednio udziału w rozformowywaniu lub formowaniu pociągów w danym rejonie, lecz mają wpływ na wypracowanie podstawowych wskaźników pracy stacji. Są to np. dyżurni ruchu dysponujący, dyspozytorzy węzła, specjalne drużyny manewrowe obsługujące bocznice, punkty ładunkowe i wykonujące pomocniczą pracę manewrową, dyżurni ruchu nadzorczy, pracujący na kilku rejonach manewrowych. Pracownicy ci otrzymują premię pośrednią, zależną od wykonania norm przez zespoły będące na premii bezpośredniej. Ponadto pracownicy zespołu otrzymują premie za regularność ruchu poc. towarowych, pasażerskich za dotrzymanie planu obsługi stacji.

Wszystkim zespołom w przypadkach polepszenia regularności biegu pociągów, planu obsługi stacji ponad ustaloną normę wypłaca się premie za każdy procent polepszenia i obniża się premie za pogorszenie.

Na podstawie innych stawek jest opłacany za wiadowca stacji, jego zastępcę, inżynier węzła, technicy ruchu, kierownik biura wagonowego. Pracownicy ci otrzymują premie za utrzymanie normy średniego postoju wagonów, za utrzymanie przeciętnego obciążenia brutto pociągów towarowych, utrzymanie określonego procentu regularności pociągów towarowych i pasażerskich. Za każdy procent polepszenia ustalonych norm pracownikom tym zwiększa się premię o pewien określony procent uposażenia zasadniczego, zaś w przypadkach zaniżenia, obniża się o taki sam procent. Jak widać z powyższego, w orbitę zainteresowania jest włączone i kierownictwo stacji.

System ten ma więc pierwszorzędne znaczenie dla podniesienia wydajności pracy, zapewnia najekonomiczniejsze wykorzystanie środków i wysoką jakość pracy stacji. W wielu przypadkach obserwuje się większe zacieśnienie współpracy między węzłami, dające w efekcie duże usprawnienie w ruchu towarowym.

Zastosowanie akordowo-progresywnego systemu na szeregu stacji dało ciekawe rezultaty w odniesieniu do podstawowych mierników pracy stacji.

Przeciętny procent poprawy zasadniczych mierników stacyjnych, obliczony np. dla 10 stacji węzłowych, na których zastosowano system premio-akordowy, obrazuje następujące zestawienie.

| Poprawa w stosunku                   | do przeciętnych danych r. 1952 % | do ustalonej normy % |
|--------------------------------------|----------------------------------|----------------------|
| 1. Ilość zestawionych pociągów       | 17,7                             | 13,3                 |
| 2. Ilość rozformowanych pociągów     | 12,8                             | 9,2                  |
| 3. Regularność pociągów pasażerskich | 7,2                              | 0,51                 |
| 4. Regularność pociągów towarowych   | 15,8                             | 5,1                  |
| 5. Plan obsługi stacji               | 14,1                             | 10,5                 |
| 6. Plan przejścia wag. ładownych     | 12,9                             | 4,3                  |
| 7. Średni postój wagonów             | 11,3                             | 2,2                  |
| 8. Ilość przerobionych wagonów       | 12,1                             | —                    |

Dane powyższe w znacznym stopniu naświetlają osiągnięte efekty w poprawie podstawowych mierników pracy stacji, wymagają jednak jeszcze naświetlenia pod względem rozmiaru wahań osiągnięć poszczególnych stacji. Tak np. wzrost ilości zestawionych pociągów wahał się od 4,2% — 30% w stosunku do r. 1952 i od 0,9% — 27,7% w stosunku do ustalonej normy. Wzrost ilości pociągów rozformowanych wahał się w granicach od 6,2% do 15,8% w stosunku do r. 1952 i od 3,3% — 17,7% w stosunku do ustalonej normy.

Jakkolwiek regularność pociągów pasażerskich na jednym z węzłów zmniejszyła się o 0,4%, to jednak ogólnie poprawiła się bardzo znacznie, osiągając poprawę o 12,4% i nawet więcej.

Również nastąpiła poprawa regularności pociągów towarowych, dochodząca do 32% i więcej w stosunku do przeciętnych r. 1952, a w stosunku do ustalonej normy 12,5%.

Poprawa w planie obsługi stacji wyniosła 16,03% w stosunku do przeciętnych r. 1952, zaś w stosunku do ustalonej normy 14,7%.

Plan przejścia ładunków wykazał na szeregu stacji znaczną poprawę, dochodzącą do 9,7% w stosunku do ustalonej normy, jakkolwiek na jednej stacji wykazał pogorszenie o 18,5% wskutek trudności, jakie w tym okresie miały miejsce na stacji.

Poprawa najbardziej ważnego miernika, jakim jest średni postój wagonów, osiągnęła na jednej ze stacji 42,4%, co świadczy o kompletnym przeobrażeniu pracy tej stacji. Należy jednak zaznaczyć, że wśród omawianych stacji było kilka stacji, które wykazały pogorszenie tego miernika w stosunku do normy.

Jednocześnie nastąpiła poprawa współczynnika pracy stacji oraz wzrosła poważnie ilość przerobionych wagonów.

Poprawa wyżej wymienionych mierników stacyjnych, a przede wszystkim najważniejszych z nich, jak: średni postój wagonów, plan przejścia wagonów ładownych, wpłynęła decydująco na poprawę obrotu wagonów, dzięki któremu kolej mogła w miesiącu lutym osiągnąć, a nawet przekroczyć planowany załadunek wagonów.

Zastosowanie premii przyczyniło się jednocześnie do podniesienia zarobków pracowników. Np. poprawiły one na jednej stacji ustawiaczowi zarobek o 28%, a dyżurnemu ruchu o 18%. Na innej stacji maszynista, który miał słabsze wyniki pod względem wymaganych norm, uzyskał tylko premię w wysokości 75 zł, zaś kolega jego, który przekraczał nakazane normy, otrzymał 271 zł.

Z wprowadzeniem systemu premiowo-akordowego wiąże się nowy styl pracy stacji węzłowych. Przed wprowadzeniem premii akordowo-progresywnej pracownicy na stacjach węzłowych trzymali się niejednokrotnie przestarzałych metod pracy, które trudno było przełamać, przestawić na nowe tory. Z chwilą wprowadzenia systemu premiowo-akordowego same załogi przestawiają się na nowe drogi, stosując nowe metody.

Powstające przy tym zagadnienia ruchowe, jakie kierownictwo stacji oraz personel wykonawczy napotykały przy tym na drodze swej pracy, łączą się bezpośrednio z procesem technologicznym, dającym właściwe metody rozwiązania i stanowiącym drogowskaz w pracy dla personelu wykonawczego. Dlatego też należy z naciskiem podkreślić, że kierownictwo stacji powinno należycie i bezwzględnie wykorzystywać opracowane procesy technologiczne, które przyjdą im z pomocą w roz-

wiązywaniu zagadnień ruchowych oraz uzyskaniu poważnych usprawnień w pracy i osiąganiu, a nawet przekraczaniu planowanych mierników i ustalonych norm.

System akordowo-premiowy został dopiero od 1.1.1953 kolejno wprowadzony na poszczególnych węzłach, w związku z tym uzyskane doświadczenie dotyczy okresu stosunkowo bardzo krótkiego. W wyniku dotychczasowych doświadczeń wniesiono już odpowiednie poprawki i ulepszenia w opracowanych premiach dla dalszych stacji, co stanowi już poważny dorobek dla dalszego rozwoju i udoskonalenia oraz szerokiego zastosowania na PKP nowego systemu premiowego.

Należałoby rozważyć celowość objęcia nowym systemem premiowania pracy drużyny manewrowej na górcie rozrządowej i drużyny rozformowującej pociągi odrzutem przez ustalenie pewnego określonego współczynnika wyrównawczego do stawek premiowych lub ustalenie większych stawek dla tych drużyn manewrowych.

Wydaje się, że zastosowany system premiowo-akordowy, jako mający bezpośredni i wielki wpływ na przyspieszenie obrotu wagonów, w którym kolej nasza musi poczynić duże postępy, powinien być zastosowany na stacjach i węzłach zatrudniających co najmniej 2 parowozy manewrowe.

## Nowy cykl naprawy wagonów towarowych

Mgr. inż. TEOBALD NEUMANN

331.87:625.26:625.24(438)

*Zagadnienia poprawy stanu technicznego wagonów było szeroko omawiane na ogólnokrajowych naradach służby wagonowej. Przeprowadzona na tych naradach głęboka analiza pracy wagonów oraz stosowane metody napraw i konserwacji skłoniły kompetentne władze do dokonania szeregu zmian o doniosłym znaczeniu, mających na celu poprawę sprawności wagonu.*

*Pod tym względem pierwszorzędne znaczenie będzie miała zmiana cyklu napraw wagonów towarowych, która jest tematem niniejszego artykułu.*

**J**ESLI porównamy obecną pracę wagonu towarowego z pracą w roku 1938, to stwierdzimy poważny wzrost wykorzystania tego samego wagonu pod względem przebiegu dobowego, przewożonego ładunku na 1 os wagonu oraz szybkości.

Przebieg dobowy wagonu towarowego wzrósł o około 40%, ładunek na os o około 17%, obrót wagonu o około 30%, a szybkość najwyższa pociągów o 83%. Prócz tego zwiększono ładowność tych samych wagonów bez przeprowadzenia zmian konstrukcyjnych o około 15%.

Z powyższego wynika, że wagon towarowy obecnie wykorzystuje się znacznie więcej niż przed wojną, że wagon przewozi w tym samym czasie znacznie więcej ładunków i znacznie szybciej.

I rzeczywiście, niektóre serie wagonów towarowych przebiegają do 100.000 km w ciągu roku. Wagon tak eksploatowany wymaga zwiększonego nadzoru i opieki, jeżeli ma bezpiecznie pracować.

Dotychczas obowiązujący na PKP cykl napraw wagonów towarowych przewidywał naprawę główną co 12 lat, naprawę średnią co 6 lat i rewizję okresową co 3 lata. Wynikało stąd m. in., że niektóre wagony przebiegały 300.000 km między dwiema kolejnymi naprawami okresowymi. Stan taki był nie do utrzymania.

Wprawdzie przepisy nasze przewidywały jeszcze przeprowadzanie rewizji maźnic i hamulców zespolonych co 1½ roku, nakład pracy jednak był za mały, aby mógł znacznie wpłynąć na utrzymanie wagonów towarowych.

W międzyczasie na kolejach radzieckich stosowano od dłuższego czasu następujący cykl napraw:

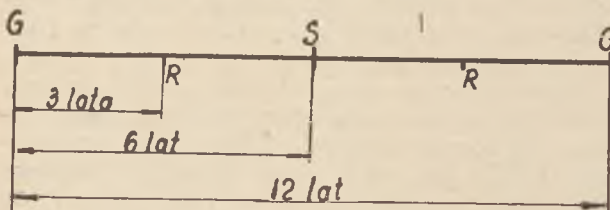
| Rodzaj naprawy            | W a g o n y      |                     |
|---------------------------|------------------|---------------------|
|                           | z belką środkową | bez belki środkowej |
| główna                    | co 8 lat         | co 6 lat            |
| średnia                   | co 4 lata        | co 3 lata           |
| rewizja okresowa          | co rok           | co rok              |
| rewizja maźnic i hamulców | co 6 mies.       | co 6 mies.          |

Nasze wagony odpowiadają wagonom radzieckim bez belki środkowej, a więc, gdyby do nich zastosowano przepisy radzieckie, należałoby wykonać rewizję okresową co rok i przyjąć 6-letni cykl napraw.

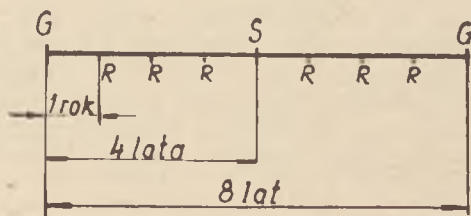
Na kolejach znów NRD od dłuższego czasu wykonywa się roczną rewizję okresową.

Opierając się więc na doświadczeniach kolei radzieckich oraz własnych, utrzymanie dotychczasowo-

wego cyklu napraw wagonów stało się niemożliwe i należałoby przystąpić do przepracowania tego zagadnienia. Wyhikiem tego jest już wyprowadzony nowy cykl napraw wagonów towarowych, który przewiduje wykonywanie naprawy głównej co 3 lata, naprawy średniej co 4 lata i rewizji okresowej co rok. Biorąc pod uwagę, że rewizję okresową wykonuje się co rok, odstąpiono od przeprowadzenia rewizji maźnic i hamulców między naprawami okresowymi. Poglądowo nowy cykl napraw w porównaniu z dotychczasowym wygląda następująco:



Rys. 1. Dawny cykl naprawy wagonów



Rys. 2. Nowy cykl naprawy wagonów

Ponieważ rewizję okresową wykonywać się będzie teraz co rok zamiast co 3 lata, zakres naprawy może być mniejszy i powinien się ograniczać właściwie tylko do badania i naprawy podwozia, zerazaków, urządzenia ciągowego i hamulców, a rewizję nadwozia tylko w nieznacznym zakresie.

Zmiana cyklu będzie miała ogromny i wprost decydujący wpływ na stan naszych wagonów towarowych. Na początku naprawy okresowe będą wymagać jeszcze większego nakładu pracy, z biegiem czasu jednak stan wagonów tak się poprawi, że nakład na naprawy okresowe się zmniejszy. Wprowadzenie rocznej rewizji okresowej powinno się dodatnio odbić na ogólnym stanie wagonów i zmniejszyć ilość wagonów, wyłączonych co dzień do naprawy bieżącej, jak również ilość zagrzań czopów, zerwań sprzęgów i cięgier oraz innych uszkodzeń.

Całkowite przejście na nowy cykl napraw wymaga kilku lat. Gdyby się chciało rewizję roczną zastosować od razu do wszystkich wagonów, wówczas w r. 1953 trzeba byłoby wstawić do rewizji rocznej wagony, które miały ostatnią naprawę okresową w roku 1952, 1951 i 1950, gdyż dotychczas obowiązywał 3-letni okres między kolejnymi naprawami okresowymi. Nasze warsztaty pomocnicze, tylko bowiem warsztaty pomocnicze będą wykonywać roczną rewizję okresową wagonów towarowych, nie są przygotowane do tak gwałtownego zwiększenia swej wydajności i prawie trzykrotnego zwiększenia swej przepustowości. Wobec tego powstaje konieczność rozłożenia przejścia na nowy cykl napraw na kilka lat.

Ponieważ roczna rewizja okresowa ze względu na mniejszy zakres pracy wymagałaby mniejszej

ilości pracogodzin niż dotychczasowa rewizja trzyletnia, zwiększenie warsztatów pomocniczych pod tym względem będzie stosunkowo łatwe do opanowania, tym bardziej, że stopniowo, w miarę objęcia coraz to większych ilości wagonów rewizją roczną, odpadnie specjalna rewizja maźnic i hamulców i zwolnionych wskutek tego pracowników można będzie przenieść do wykonywania rocznych rewizji okresowych.

Znacznie trudniej przedstawia się sprawa przepustowości warsztatów. Postój w naprawie przy rewizji rocznej nie zmniejszy się w tym samym stosunku, co ilość pracogodzin. Decydującym czynnikiem jest tu czas, potrzebny do wyschnięcia farby na wagonach. Przeprowadza się już starania w celu otrzymania farb szybkoschnących. Zwiększenie przepustowości warsztatów pomocniczych staje się wobec tego zagadnieniem poważnym, jednak w naszych warunkach zupełnie rozwiązalnym.

Przepustowość naszych warsztatów pomocniczych zwiększyć można przede wszystkim przez wprowadzenie drugiej zmiany. Powinno to nastąpić w jak najkrótszym czasie wszędzie tam, gdzie naprawy wykonuje się pod dachem i jest możliwość przyjmowania pracowników. Wprawdzie nasze pomieszczenia na ogół nie są przygotowane do wprowadzenia drugiej zmiany, brak jest bowiem przede wszystkim odpowiedniego i wystarczającego oświetlenia elektrycznego, sprawę tę jednak przy właściwym zrozumieniu miarodajnych czynników powinno się szybko rozwiązać, tym bardziej, że chodzi tu o znikome wprost inwestycje.

Dalszym czynnikiem, który decydująco wpłynie na zwiększenie naszej przepustowości, jest uruchomienie nowych warsztatów pomocniczych wszędzie, gdzie istnieją odpowiednie warunki techniczne i lokalowe oraz możliwość przyjmowania pracowników. Mam na myśli wszystkie, dotychczas tylko częściowo lub w ogóle nie wykorzystane budynki parowozowni czynnych i nieczynnych. A jest ich dużo, bardzo dużo, trzeba tylko dobrej chęci i trochę pracy.

Należy stwierdzić, że wprowadzenie stanu rocznej rewizji okresowej, która bezsprzecznie przyniesie poprawę stanu wagonów towarowych, została z zadowoleniem przyjęta przez pracowników liniowych służby wagonowej. Pomimo że zarządzenie o nowym cyklu napraw okresowych wagonów towarowych ukazało się dopiero na początku stycznia, już w styczniu wykonano samych rewizji rocznych w sztukach o 30% więcej niż wynosił w sztukach plan rewizji trzyletnich, wykonując prócz tego jeszcze rewizje trzyletnie w ilości wynoszącej około 50% planu za styczeń. W rezultacie wypuszczono z warsztatów pomocniczych w styczniu br. rewizji rocznych i trzyletnich w sztukach razem o 80% więcej, niż przewidywał plan rewizji trzyletnich w sztukach za styczeń. Umożliwiło to całkowite wstrzymanie odroczenia rewizji okresowych. A więc przejście na roczną rewizję okresową dało już w pierwszym miesiącu bardzo wyraźne i poważne wyniki.

Należy jednak zwrócić jeszcze uwagę na pewien ważny szczegół. Rewizja roczna powinna być

wykonywana sumiennie, przejście na rewizję roczną nie może posłużyć jako powód do obniżenia jakości napraw. Liczyć jednak można tu na głębokie poczucie obowiązków pracowników służby wagonowej i na organizację właściwego odbioru wagonów z naprawy. Istniejące tu i owdzie niedociągnięcia usunie się łatwo drogą ścisłej współpracy pracowników wykonawczych i organów nadzorczych.

Nie wolno zapominać, że przejście na nowy cykl napraw okresowych wagonów towarowych nakłada na warsztaty pomocnicze dodatkowe i bardzo poważne obowiązki, które nie zawsze dadzą się urzeczywistnić przy obecnej strukturze organizacyjnej służby wagonowej. Komórki wagonowe służby wagonowej należy więc poważnie wzmocnić. Nastąpi to drogą jak najszybszego wyodrębnienia komórek służby wagonowej od parowozowni i utworzenia z nich samodzielnych wagonowni.

W związku z tym powstała konieczność opracowania nowego regulaminu wagonowni na wzór regulaminu parowozowni, który by dał podstawę do utworzenia nowych wagonowni i nadałby im odpowiednią organizację. Taki regulamin już został zatwierdzony i obecnie przystępuje się do wprowadzenia go w życie. Regulamin przewiduje wagonownie trzech klas, tj. klasy pierwszej, drugiej i trzeciej, w celu umożliwienia utworzenia samodzielnych wagonowni nawet o stosunkowo małym zakresie pracy. Regulamin przewiduje podział wagonowni na szereg komórek wewnętrznych, sekcji i oddziałów, tak że pod względem organizacyjnym istnieje teraz podstawa do postawienia służby wagonowej na odpowiednim poziomie.

Co nam daje wyodrębnienie służby wagonowej na linii? Przede wszystkim wzmocnienie pionu służby wagonowej, następnie skoncentrowanie się

samodzielnych jednostek kolejowych wyłącznie na sprawach dotyczących utrzymania i naprawy taboru wagonowego. Możemy sobie jasno powiedzieć, że naczelnik parowozowni, a zwłaszcza naczelnik parowozowni większej oraz jego zastępcę, przy obecnie silnym zapotrzebowaniu parowozów i wzmożonym ruchu z konieczności całą swą uwagę poświęcał parowozom i trakcji, uważając nawet czasami sprawy wagonowe, jako kulę u swych nóg, która wielokrotnie nie pozwalała mu całkowicie skoncentrować się na zagadnieniach trakcyjnych. A tymczasem zagadnienie służby wagonowej i jej potrzeby z dnia na dzień wzrastały i wymagały stałego i zdecydowanego kierownictwa. Wprowadzenie rewizji rocznej wagonów jest ściśle związane z wyodrębnieniem wagonowni i może być pomyślnie oraz całkowicie rozwiązane tylko w oparciu o nowy regulamin wagonowni.

W międzyczasie w oparciu o nowy regulamin utworzono już lub jest w załatwieniu otwarcie kilkunastu samodzielnych wagonowni. Jest to jednak dopiero początek całej akcji.

Równolegle z otwarciem wagonowni poszło wyposażenie ich oddziałów napraw wagonów w odpowiednie urządzenia i obrabiarki. Wpływają wnioski dalsze o rozszerzenie i rozbudowę tych oddziałów lub też wykorzystanie istniejących drogą wprowadzenia nieznacznych zmian i małej mechanizacji. Odczuwa się, że służba wagonowa stanęła na własnych nogach i myśli o wykonaniu zadań, jakie na niej ciąży. Dlatego też można śmiało powiedzieć, że dzięki nowej organizacji i ofiarnej współpracy pracowników służby wagonowej na wszystkich szczeblach da się w przewidzianym czasie opanować trudne zagadnienie rocznej rewizji okresowej wagonów towarowych i poprawy stanu technicznego taboru wagonowego.

## O usprawnienie pracy parowozowni

ZYGMUNT KOSIŃSKI

658.31:625.26:625.282(438)

*Artykuł niniejszy zawiera krótki opis wyników kontroli, przeprowadzonej w jednej z większych parowozowni, której celem było ustalenie błędów i niedociągnięć, a następnie środków zaradczych dla usprawnienia jej pracy.*

**Z**asadniczym obowiązkiem administracji parowozowni jest wzmocnienie walki o zwiększenie regularności biegu pociągów, poprawienie stanu technicznego taboru, wyeliminowanie defektów, wykonanie wyznaczonych planu przebiegów dobowych, przyspieszenie obrotów i pełne wykorzystanie mocy parowozów. Niestety, ten zasadniczy obowiązek nie we wszystkich parowozowniach znajduje należyte zrozumienie.

Przeprowadzona w miesiącu styczniu 1953 r. w parowozowni Brochów, DOKP Wrocław kontrola Departamentu Mechanicznego MK stwierdziła, że administracja tej parowozowni nie zastosowała się do poleceń Ministerstwa Kolei, wskutek czego przygotowanie parowozowni oraz pracowników tam zatrudnionych do zwiększonych zadań przewozowych kolei pozostawia wiele do życzenia.

### ORGANIZACJA PAROWOZOWNI

Zarządzenie Ministra Kolei Nr 287 z dnia 22.IX 1952 r. o nowym regulaminie parowozowni KP zostało przez kierownictwo parowozowni wprowadzone w życie dopiero z dniem 1 stycznia 1953 r. i to tylko formalnie. W rzeczywistości jednak stanowiska, ustalone nowym schematem organizacyjnym parowozowni, albo nie są dotychczas w ogóle obsadzone, albo też obsadzone nieodpowiednimi kandydatami.

Dotyczy to zwłaszcza pracowników, do których obowiązków należy bezpośrednie kierowanie i nadzorowanie pracy poszczególnych komórek administracyjno-technicznych parowozowni, jak również przynależnych do ich pionów komórek usługowych parowozowni.

Jest rzeczą zrozumiałą, że brak właściwej obsady w komórce, mającej podstawowe znaczenie dla pracy

parowozowni, odbija się ujemnie na wynikach i wydajności pracy wszystkich komórek parowozowni. Odbija się to również ujemnie na postawie i zdyscyplinowaniu wszystkich bez wyjątku pracowników.

Poprawa pracy każdej parowozowni powinna być zapoczątkowana właściwą i stałą obsadą wszystkich stanowisk według układu nowego schematu organizacyjnego oraz wyraźnym podziałem pracy i odpowiedzialności poszczególnych pracowników wszystkich komórek parowozowni.

Trudności związane z doбором właściwej obsady komórek funkcjonalnych parowozowni powinny być usunięte w okresie występującego jeszcze niedoboru sił technicznych przede wszystkim przez wysuwanie wyróżniających się w pracy rzemieślników i robotników. Praca bowiem na stanowisku administracyjno-gospodarczym nie zawsze wymaga przygotowania technicznego.

Natomiast powierzenie jednemu pracownikowi kierownictwa dwóch komórek (jak to stwierdzone zostało w omawianej parowozowni) może spowodować chroniczne zaniedbanie właściwych prac danych komórek, z wyraźną przy tym szkodą dla całości spraw należących do obowiązków tych komórek.

Nie jest to bynajmniej przypadek odosobniony. Już bowiem w sierpniu roku ubiegłego Minister Kolei, będąc na inspekcji w tej samej parowozowni, zwrócił uwagę na szereg niedociągnięć, a zwłaszcza na brak właściwych warunków wypoczynku po pracy dla drużyn parowozowych. Niestety, jak stwierdzono w styczniu r., ani DOKP, ani RMO, a nawet kierownictwo parowozowni nic w tym kierunku nie zrobiły.

Personel biurowy, zajęty załatwianiem spraw z zakresu działania poszczególnych komórek, nie jest należycie wyszkolony. Świadczy o tym np. fakt, że pracownik, któremu powierzone zostało przeprowadzanie dochodzeń w sprawach ogólnych i trakcyjnych i który pracuje na tym stanowisku od 1946 r., nie zna podstawowych postanowień pragmatyki służbowej, dotyczących odpowiedzialności porządkowej i dyscyplinarnej pracowników. Nie zna on również nawet w ogólnych zarysach przepisów o postępowaniu dyscyplinarnym na PKP oraz przepisów dotyczących sposobu prowadzenia dochodzeń służbowych przez organa kolejowe, jak również zasadniczych dla jego pracy przepisów, regulujących stosunek pracy pracowników o charakterze prywatno-prawnym itp.

O dwukrotnym znowelizowaniu pragmatyki w 1949 i 1950 r., a zwłaszcza w części dotyczącej postępowania w sprawach dyscyplinarnych pracowników, ten pracownik również nic nie wiedział.

Można stąd wysunąć wniosek, że pracownicy omawianej parowozowni nie są zaznajomieni z bieżącymi zmianami dotyczącymi ich bezpośrednio przepisów i że ich pracą kierownictwo parowozowni za mało się interesuje.

Dochodzenia służbowe, przeprowadzane przez takich pracowników, nie wpływają, oczywiście, budująco na załogę parowozowni i powodują rozluźnienie dyscypliny pracy.

## ROZLUŻNIENIE DISCYPLINY PRACY

Faktem bezspornym jest, że awaria parowozów w drodze i opóźnienia pociągów zdarzają się najczęściej tam, gdzie występuje zjawisko rozluźnienia dy-

scypliny. Podczas ostatnich świąt nie zgłosiło się w parowozowni do swoich zajęć kilku maszynistów i pomocników oraz robotników zatrudnionych w składnicy węgla i kilku czyszcicieli wagonów.

Pociągnęło to za sobą, oczywiście, trudności ruchowe. Wystarczyło bowiem, aby nie przybył do służby jeden tylko pracownik, np. pomocnik maszynisty, aby już kilkaset ludzi odjechało ze stacji z kilkunasto lub kilkudziesięciu minutowym opóźnieniem. Inny znów pomocnik maszynisty świadomie opóźnił planowe wyjście pociągu ze stacji.

Zdarzają się nawet przypadki, że wysyła się samochód, aby szukać pracowników drużyn parowozowych po domach. Są tam bowiem maszyniści, którzy nie tylko lubią spóźniać się do pracy lub opuszczać zajęcia, ale i nie troszczą się zupełnie o swoje parowozy.

W oddziale naprawy parowozów znów warsztat sprzężarek hamulcowych pozostaje bez opieki. I tu przykładów rozluźnienia dyscypliny oraz niedociągnięć w pracy możnaby przytoczyć bardzo wiele.

To, cośmy tu wyżej powiedzieli, odnosi się niewątpliwie do wielu parowozowni na terenie całego kraju. I dlatego jest rzeczą pierwszorzędną wagi tym wszystkim niedociągnięciom, osłabiającym dyscyplinę i obniżającym sprawność pracy, wypowiedzieć ostrą walkę.

Administracja parowozowni wspólnie z organizacją partyjną i związkową powinna natychmiast przystąpić do walki o podniesienie poziomu pracy i dyscypliny drużyn parowozowych, drużyn warsztatowych i pozostałych pracowników. Przede wszystkim należy zaznaczyć załogę parowozowni z zadaniami planu rocznego, przenosząc jego założenia na drużyny i zespoły robocze. Na naradach wytwórczych powinno się poddawać dokładnej analizie podstawowe niedociągnięcia w pracy.

Rada Zakładowa powinna energicznie zająć się sprawą jak największego upowszechnienia doświadczeń przodujących maszynistów. Wykorzystać trzeba w pełni wszystkie kampanie zobowiązaniowe dla zmobilizowania załogi do walki o poprawę wskaźników wydajności i jedności pracy.

Przystąpić należy również do intensywnego szkolenia wewnątrzzakładowego, aby tą drogą podnieść kwalifikacje zawodowe robotników warsztatowych i szybciej wciągnąć do produkcji młodzież przyjętą do pracy po ukończeniu szkół. Drużynowi i przodownicy pracy powinni jak najszybciej zająć się szkoleniem niewykwalifikowanych robotników, którzy po wyszkoleniu niewątpliwie staną się dobrymi i pożytecznymi pracownikami PKP.

Nad podniesieniem kwalifikacji maszynistów i ich pomocników powinien czuwać naczelnik parowozowni wspólnie z instruktorami, którzy nie powinni ograniczać się tylko do okresowych pouczeń, lecz w miarę potrzeby dzielić się swymi doświadczeniami, wskazując jednocześnie racjonalne sposoby obsługi paleniska i parowozu.

Prócz tego instruktor zobowiązany jest zaznajamiać podległe mu drużyny z przodującymi metodami konserwacji, smarowania trących się części i najważniejszego wykorzystania siły pociągowej parowozu. Jednym słowem, instruktor służby mechanicznej jest współodpowiedzialny z naczelnikiem parowozowni za wyszkolenie drużyn parowozowych i należyty stan techniczny parowozów.

## CZĘSTE AWARIE PAROWOZÓW

Musimy sobie wyraźnie powiedzieć, że stan techniczny znacznej ilości parowozów w parowozowni w Brochowie jest niezadowolający. Świadczą o tym liczne przypadki psucia się parowozów w drodze, co powoduje wycofanie parowozów z ruchu i spadek regularności biegu pociągów.

Na jednej z narad przodujący maszynista parowozowni Bydgoszcz, Wojciech Czapczyk, powiedział: „Maszynista, który nie dba o parowóz i dopuszcza wskutek niedbalstwa do awarii, jest tylko „kiepskim furmanem“. I takich właśnie „kiepskich furmanów“, niestety, w kontrolowanej parowozowni znaleziono co najmniej kilkunastu.

Komisja Departamentu Mechanicznego, przeglądając książkę raportów jazdy omawianej parowozowni za miesiąc grudzień 1952 r., znalazła tam kilka meldunków o awariach. Drużyna pewnego parowozu serii Ty 45 dopuściła się wytopienia panwi osi napędnej. Wskutek niedostatecznego nadzoru załogi nad stanem technicznym innego parowozu serii Ty 2 przedostawała się do przegrzewacza woda, na ścianach rur osadzał się kamień i w następstwie przepalały się ich ścianki.

Typowym przykładem braku poczucia odpowiedzialności za warsztat pracy jest maszynista i jego pomocnik jednego z parowozów serii Ty 45. Wyjeżdżając w drogę, nie skontrolowali oni stanu parowozu i nie zwrócili uwagi, że klin osiowy był nadmiernie opuszczony, co spowodowało zerwanie drąga więziarowego. Za karę drużyna ta powędrowała na miesiąc do pracy w warsztacie.

Przypadków takich można podać wiele. Drużyny parowozowe powinny pamiętać, że zapewnienie niezawodnej pracy parowozu, to należyta eksploatacja, troska o parowóz i wykonywanie drobnych napraw zapobiegawczych we własnym zakresie.

Obowiązkiem administracji jest umożliwienie drużynom wykonywania swych zadań przez zachowanie zasady turnusowej jazdy na swych parowozach.

Również poważne są zadania i obowiązki starszych maszynistów, którzy powinni być w pełni odpowiedzialni za stan parowozu, jego pracę i za fachowe wyszkolenie obsługi. Istnieje jednak jeszcze pewna ilość drużyn parowozowych i st. maszynistów, którzy nie pogłębiają swych kwalifikacji fachowych i nie wywiązują się należycie z obowiązków. Drużynom tym administracja powinna pomóc, otaczając ich opieką przodujących maszynistów, instruktorów i kontrolerów.

Praca instruktorów służby mechanicznej w wymienionej parowozowni na ogół jest bardzo słaba i jest układana od przypadku do przypadku. Sprawozdań okresowych z pracy instruktorów w terenie na ogół parowozownia ta w ogóle nie posiada.

Niedbalstwo obsługi i zła konserwacja parowozów — oto jedna z przyczyn opóźnień biegu pociągów, ale bynajmniej nie jedyna.

Powodem licznych nieplanowych postojów na stacjach i wydłużenia czasów jazdy jest również niedostateczna jakość napraw.

## ZŁA JAKOŚĆ NAPRAW

Stan techniczny parowozu zależy przede wszystkim od jego gospodarza, tj. od drużyny parowozowej. Wielkie znaczenie posiada również jakość napraw. Solidna i dokładnie przeprowadzona naprawa pozwala

załozdze eliminować naprawy bieżące między przeglądami okresowymi, uzyskiwać oszczędności węgla i smarów, jeździć bezawaryjnie, planowo prowadzić pociągi.

Warsztatowcy omawianej parowozowni nie spełniają jednak tych warunków i dlatego też m. in. nagminnie powtarzały się w ub. roku przypadki, że parowóz wychodzący z naprawy bieżącej wracał do niej na drugi dzień. Administracja parowozowni po prostu wysyłała drużyny z niezdadnymi do ruchu parowozami na punkt kontrolny, co powodowało opóźnienia pociągów i defekty w drodze. I tak np. na jednym z parowozów serii Ty 45 zdefektowały smoczki i w czasie od 6.XII.1952 r. do 12.I.1953 r. naprawę ich zapisano aż 9 razy. Widać z tego, że przodownik rzemieślników prowadzący te roboty wykonał je szybko, ale powierzchownie, byle zbyć i że kontroli w tej parowozowni w ogóle nie ma.

W wielu parowozach powtarza się często wytapianie panwi korbowodowych i osiowych. Przyczyna leży, jak stwierdzono, w niewłaściwym zalewaniu panwi stopem łożyskowym, jak również ich pasowaniu. Zalewanie panwi odbywa się na „oko“, a instrukcje, omawiające procesy technologiczne zalewania panwi stopami cynowymi i befcynowymi (zastępczymi), administracja parowozowni przechowuje u siebie w biurku zamiast ją przekazać do warsztatu i rozprowadzić.

Prawdziwą plagą stały się, zwłaszcza międzypociągowe naprawy bieżące dla usunięcia drobnych usterek, których maszyniści na ogół nigdy nie zapisują. I tak maszyniści odstawili do warsztatu jadący parowóz aż 9 razy w okresie jednego tygodnia.

Praktykowane niemal powszechnie odstawianie parowozów do warsztatu dla usunięcia drobnych usterek odbijało się z kolei na przeglądach okresowych. Trwały one przeciętnie po 5—6 dni (przy dwóch dniach normalnego postoju, odrywając parowozy od eksploatacji. Setki pracogodzin zużywano na ten cel bez pożytku. Niewątpliwie zawodziła także organizacja pracy. Parowozy nie są wycofywane z ruchu do przeglądów okresowych według opracowanego miesięcznego planu. Zdarzają się przypadki (i to bardzo częste), że parowozy są odstawiane do przeglądów okresowych z trzytygodniowym opóźnieniem.

W celu poprawienia stanu technicznego i ciepłego parowozów administracja parowozowni przy poparciu Oddziału Eksploatacyjnego i Wydziału Mechanicznego Dyrekcji powinna wprowadzić żelazną dyscyplinę w zakresie wykonywania przeglądów okresowych części i zespołów parowozów, wyeliminować tzw. „dziką“ naprawę bieżącą oraz podnieść jakość napraw, wykonywanych w czasie przeglądów okresowych i podczas napraw rewizyjnych.

Pracowników kontroli technicznej administracja parowozowni i wydziału mechanicznego powinna otoczyć szczególną opieką, ułatwić im wykonywanie powierzonych zadań, a w razie konieczności dodawać pomocników, wymagając, by należycie czuwali nad jakością napraw. Pracownicy ci powinni zrozumieć, że oni przede wszystkim są współodpowiedzialni za defekty parowozów i opóźnienia pociągów z winy złej naprawy.

## W WALCE O ZMNIEJSZENIE ZUŻYCIA WĘGLA

Zmniejszenie zużycia węgla jest nie tylko zależne od stanu technicznego i ciepłego parowozu oraz umie-

jętności drużyny parowozowej. Jest ono również i to w bardzo dużym stopniu zależne od doboru odpowiednich serii parowozów do rodzaju wykonywanej przez nie pracy, przede wszystkim od pełnego wykorzystania mocy parowozów, tj. od wykonania parowozem w ciągu miesiąca jak największej pracy wyrażonej w brutto-tono-kilometrach. W wożeniu pociągów o pełnym rozkładowym ciężarze, zmniejszeniu do niezbędnego minimum przebiegów luzem i pracy pomocniczej oraz w zwiększeniu przeciętnej ilości brutto-tono-kilometrów na parowóz tkwi przeważnie źródło zmniejszenia zużycia węgla.

Dużą pomocą w wykonywaniu tych rezerw powinno być współzawodnictwo drużyn parowozowych o prowadzenie pociągów o pełnym ciężarze oraz o prowadzenie pociągów ciężkich i produkcyjne wykorzystanie parowozów. Odpowiedzialne zadania inicjowania w tym zakresie współzawodnictwa w oparciu o bogate doświadczenia kolejarzy rodzimych spoczywa na kodmórkach związkowych i partyjnych oraz na administracji parowozowni i DOKP. A jednak administracja parowozowni i DOKP, niestety, zapominają często o obowiązkach, jakie na nich ciąży.

Zacznijmy od składnicy węgla. Ich kierownicy zbyt mało dbają, aby zasieki większe miały umocnione ogrodzenie, a przede wszystkim twarde betonowe podłoże. Wskutek tego niedbalstwa węgiel wysypuje się z zasieków, a leżąc na gołej ziemi, szybko kruszeje i traci swą wartość kaloryczną.

Za te uchybienia maszyniści słusznie krytykują kierownika składnicy oraz naczelnika parowozowni, który powinien nadzorować pracę składnicy węgla i usuwać niedociągnięcia. Składnica węgla w ciągu roku 1952 pracowała chaotycznie i nieoszczędnie.

Rzadko stosowano w omawianej parowozowni mieszanki, a w okresie letnim, gdy zasieki pęczniały od nadmiaru różnych gatunków i asortymentów węgla, administracja parowozowni patrzyła obojętnie na to, że robotnicy wydawali tylko najlepsze gatunki węgla. Natomiast gorszy jakościowo węgiel odrzucano, nie troszcząc się o to, że z czasem on zwietrzeje i straci jeszcze bardziej na swej wartości.

Skutki tej gospodarki najmocniej odczuli maszyniści w listopadzie i grudniu 1952 r., kiedy w składnicy pozostały tylko gorsze gatunki paliwa, częstokroć już zwietrzałego. Wówczas zaczęły się coraz częściej powtarzać przypadki robienia przez maszynistów pary na szlaku, co wpływało w wysokim stopniu ujemnie na regularność biegu pociągów.

Bilans wydajności pracy parowozowni w okresie jednego tylko czwartego kwartału 1952 r. przedstawia się bardzo niekorzystnie.

Pod względem ilości zdefektowanych parowozów na szlaku parowozownia w Brochowie znalazła się na pierwszym miejscu w swej dyrekcji, nie wykonując również, mimo dużych możliwości, nakazanego planem przeciętnego przebiegu dobowego. Przepały węgla w tym czasie były zjawiskiem powszednim.

Analizując, choćby powierzchownie, gospodarkę węglem w tej jednej parowozowni, można dojść do wniosku, że bardzo ważne zagadnienie konieczności wykorzystania każdego kilograma węgla zostało przez administrację Wydziału Mechanicznego oraz Parowozowni nie ocenione. Nasuwa się również wniosek, że referent gospodarki cieplnej w Wydziale Mechanicznym,

Oddziale Eksploatacyjnym i Parowozowni zbyt mało dbają o sprawy związane z oszczędnym zużywaniem paliwa i dlatego słabo reagują na objawy jego marnotrawstwa.

Z marnotrawstwem węgla trzeba niezwłocznie skończyć i w tym celu między innymi należy z terenem dyrekcyjnym referat gospodarki cieplnej operatywnie powiązać. Pracownicy tego referatu, obarczeni przez Wydział Mechaniczny różnymi dodatkowymi pracami z zakresu trakcji, wykonują swe właściwe obowiązki służbowe tylko połowicznie. Np. w ogóle nie kontroluje się pracy terenowych referatów gospodarki cieplnej, a analizę i obraz sytuacji w terenie urabia się prawie wyłącznie na podstawie meldunków piśmiennych lub telefonicznych. Bezpośredni kontakt zwierzchników z referatami komórek terenowych ogranicza się jedynie do mniejszych odpraw.

Takie traktowanie gospodarki cieplnej przez administrację dyrekcji i parowozowni wpływa niewątpliwie ujemnie na pracowników bezpośrednio zatrudnionych w referacie gospodarki cieplnej. Kierownik tego referatu w omawianej parowozowni nie panuje nad całością zagadnień wchodzących w zakres jego pracy, ograniczając się tylko do zbierania danych statystycznych o myciu kotłów parowozowych oraz do osobistego nadzoru nad ich myciem. Pomimo tego przy przeglądzie kotła i tendra jednego z parowozów stwierdzono, że stan jego pozostawia wiele do życzenia.

Instruktorzy oraz naczelnik parowozowni nie zwracają uwagi na bezdymne spalanie węgla, jak również nie inicjują w tym zakresie współzawodnictwa w oparciu o bogate doświadczenia kolejarzy radzieckich, jak to np. zrobiła Dyrekcja Warszawska, wprowadzając współzawodnictwo instruktorów parowozowych o podnoszenie stanu technicznego parowozów, pełne ich wykorzystanie i należyte wyszkolenie drużyn parowozowych, oceniane wielkością różnicy miernikowego zużycia węgla przez wszystkie parowozy, przydzielone danemu instruktorowi w stosunku do najoszczędniej pracującego parowozu.

Sprawa należytego przechowywania węgla w składnicy i oszczędnego jego używania wtedy zostanie postawiona na należytych poziomach, gdy za tę sprawę będą się czuli odpowiedzialni zwierzchnicy służbowi odpowiednich jednostek, gdy troskę o tę sprawę przejawiać będą na każdym kroku organizacje partyjne i związkowe.

Należy tu podkreślić jeszcze bardzo smutny fakt, że kontrola omawianej w niniejszym artykule parowozowni, która miała za zadanie wykrycie błędów i niedociągnięć wszystkich jej komórek i stworzenie podstawy do jej usprawnienia, nie znalazła dostatecznego zainteresowania ze strony kierownictwa służby mechanicznej Dyrekcji. Kierownictwo Wydziału Mechanicznego unikało właściwej współpracy z komisją Departamentu Mechanicznego oraz omawiania wyników kontroli i środków usprawniających, które by należało zastosować. Przy takim podejściu części kierownictwa służby mechanicznej Dyrekcji, nie dziwnego, że są u nas parowozownie zaniedbane i źle pracujące.

A więc usprawnienie gospodarki parowozowej DOKP należałoby rozpocząć od uzdrowienia pracy kierownictwa Wydziału Mechanicznego.

# Odpowiedzialność w dekreście o przewozie przesyłek i osób kolejami

Mgr FRANCISZEK ŚWIDERSKI

347.763.3:656.22:656.04(438)

*Wprowadzone w życie z dniem 1 marca 1953 r. nowe kolejowe prawo przewozowe, dostosowane do potrzeb gospodarki planowej, stwarza odpowiednie warunki dla wykonywania przez PKP ich zadań w ramach narodowych.*

*Wychodząc z założenia, że popularyzacja zasad nowego prawa przewozowego ułatwi jego stosowanie w codziennej pracy szerokich rzesz pracowników kolejowych i klientów kolei, zamieszczamy poniżej omówienie jednego z zagadnień tego prawa:*

*Inne ważniejsze zagadnienia zamierzamy omawiać kolejno w następnych numerach „Przeglądu Kolejowego”.*

**D**ekret o przewozie przesyłek i osób kolejami z 24 grudnia 1952 r. (Dz. U. Nr 4, poz. 7 z 1953 r.) jest realizacją zadania, polegającego na uporządkowaniu stanu prawnego na odcinku przewozów i innych czynności, wykonywanych przez transport kolejowy odpowiednio do potrzeb planowej gospodarki narodowej.

System odpowiedzialności w nowym prawie przewozowym stanowi niewątpliwie jedno z najważniejszych zagadnień problematyki tego prawa, a jego praktyczne efekty zadecydują o walorach wykonanej pracy.

Omówienie poszczególnych kategorii przepisów z zakresu odpowiedzialności wiąże się ze sprawą roszczeń w ogóle, jakie wynikać mogą i będą z umowy przewozu lub z innych umów określonych w dekreście, gdyż, jak wiadomo, roszczenia powstają w przypadku niewykonania lub nienależytego wykonania przez strony wzajemnych zobowiązań. W myśl dekretu skutki cywilne powodują również i czynności o charakterze administracyjnym. Tak na przykład na podstawie złożonego przez nadawcę pięciodniowego planu przewozowego kolej jest obowiązana podstawić wagony bez zamówienia (art. 36), zaś niedotrzymanie planów pięciodniowych przez którąkolwiek ze stron pociąga za sobą sankcje w postaci pieniężnych kar umownych.

W dalszym ciągu trzeba nadmienić, że rodzaj i jakość roszczeń, które dopuszcza dekret, wypływają z nowego charakteru zobowiązań oraz z funkcji umowy przede wszystkim jako środka zabezpieczającego wykonanie planu przewozu i przeprowadzenie w pełni rozrachunku gospodarczego.

Te właśnie specyficzne okoliczności sprawiły, że dział przepisów odpowiedzialności w dekreście został zbudowany z myślą zabezpieczenia praworządności w sposób odpowiadający stosunkom w dziedzinie transportu oraz by normy prawne były dostosowane do potrzeb, których ocena wiąże się z zakwalifikowaniem transportu do niezmiennie ważnych gałęzi produkcji w gospodarce narodowej. Tylko w niektórych przypadkach dekret odsyła do prawa cywilnego, o czym będzie jeszcze mowa poniżej.

Zadaniem przepisów dekretu o odpowiedzialności nie jest ochrona sprzecznych interesów przewoźnika i klientów, bowiem zachodzą one tylko w systemie kapitalistycznym, którym rządzą żywiołowe prawa rozwoju. W socjalistycznej planowej gospodarce istnieje współpraca i współdziałanie wokół zadań, przypada-

jących do wykonania. Prawo przewozowe powinno więc stwarzać i zapewniać potrzebne warunki ku temu oraz zabezpieczać całkowite wykonanie zadań przy najmniejszym zużyciu środków przewozowych i przy należyтым zapewnieniu bezpieczeństwa i higieny przewozu. Ma ono też umożliwiać likwidowanie w sposób szybki, uproszczony i w pełnej wysokości zaspokajający rzeczywiste szkody, poniesione przez zainteresowane strony w procesie produkcji usług transportowych. Tego wymaga rozrachunek gospodarczy i dobro państwa, a tym samym i jego obywateli.

Pod tym względem dużą pomocą w odniesieniu właściwej drogi i w ustaleniu konkretnych rozwiązań mogły być przepisy Ustawy Kolejowej ZSRR, będącej produktem długoletnich doświadczeń i produkującej myśli socjalistycznego transportu kolejowego.

## ODPOWIEDZIALNOŚĆ KOLEI W ZAKRESIE PRZEWOZU PRZESYŁEK TOWAROWYCH, BAGAŻOWYCH I EKSPRESOWYCH ZA ICH CAŁOŚĆ I TERMINOWĄ DOSTAWĘ

W myśl art. 94 kolej odpowiada za całość przesyłki, tj. zaginięcie i uszkodzenie oraz terminowa dostawa od chwili przyjęcia przesyłki do przewozu aż do jej wydania.

Przyczyny zwalniające kolej od tej odpowiedzialności są ujęte w dwie grupy. Jedna obejmuje dla wszystkich przypadków szkód tzw. przyczyny ogólne, niezależne od przewożonego towaru i do nich zaliczone są: wina osoby uprawnionej, zlecenie tej osoby nie wywołane winą kolei oraz okoliczności, których kolej nie mogła uniknąć ani im zapobiec. Ciężar dowodu powstania tych okoliczności, jako też związku przyczynowego między nimi a szkodą, spoczywa na kolei. W grupie przyczyn ogólnych nie znajdujemy siły wyższej ani wad własnych towaru. Przypadek siły wyższej zostaje zastąpiony sformułowaniem szerszym, bardziej zbliżonym do życia i nie wymagającym komentarzy, a zobowiązującym kolej do wykazania się dowodem, że niczego nie zaniedbała, by szkodzi zapobiec.

Wady własne towaru stwarzają niewątpliwie niebezpieczeństwo powstania szkody w przewozie i tę przyczynę uwzględnia się jednolicie w grupie przyczyn szczególnych, w przypadku, który wiąże pochodzenie szkody z naturalnymi właściwościami towaru, np. w następstwie wewnętrznego zepsucia, wycieku itp.

W grupie tej ujęto poza tym, wzorem innych kolei, jako niebezpieczeństwo powstania szkody: przewóz w wagonach niekrytych, brak lub wadliwość opako-

wania towarów, które ze względu na swoje właściwości narażone są, w razie nieopakowania, na zaginięcie lub uszkodzenie, wykonanie czynności załadowania lub wyładowania przesyłki przez nadawcę, bądź odbiorcę, fałszywe zadeklarowanie przedmiotów wyłączonych od przewozu lub przyjmowanych warunkowo, nadanie przedmiotów przyjmowanych warunkowo bez zachowania środków ostrożności, nadanie do przewozu żywych zwierząt bez wyznaczenia dozorczy do przesyłek żywych zwierząt.

Jeżeli kolej udowodni jedną lub kilka wyżej wymienionych okoliczności oraz możliwość powstania szkody z tego powodu, to korzysta z domniemania, że szkoda powstała z tych właśnie przyczyn.

Wysokość ubytków naturalnych w czasie przewozu towarów kolejną nie jest w dekrecie ustalona, natomiast określenie ich nastąpi w przepisach wykonawczych do art. 97, co stwarza właściwe warunki dla bieżącego korygowania odnośnych ubytków i wzmoże kontrolę nad zanikami w przewożonych kolejną towarach zarówno ze strony kolei, jak i jej użytkowników, a to właśnie leży w interesie gospodarki narodowej.

W przeciwieństwie do przepisów dotychczasowych dekret wprowadza pełną odpowiedzialność kolei za szkody. Wysokość szkody określa się według rzeczywistej wartości przesyłki. W razie jej zaginięcia zaś przy uszkodzeniu według sumy, o jaką obniżyła się wartość przesyłki.

za podstawę do obliczenia wartości przesyłki przyjmuje się cenę wskazaną w rachunku dostawcy, w braku rachunku cenę wynikającą z obowiązującego cennika, a gdy jej nie ma — wartość rzeczy tego samego rodzaju i gatunku w miejscu i czasie ich nadania; wreszcie, o ile nie ma możliwości ustalenia wartości przesyłki i w ten sposób, dopuszcza się prawo nadawcy lub odbiorcy powołania na swój koszt rzeczoznawcy.

Dekret zawiera nadto potrzebne dla praktyki postanowienie, ustalające, kiedy wartość opakowania wchodzi do wartości przesyłki, a mianowicie wtedy, gdy nie było ono doliczone oddzielnie do ceny.

Wychodząc ze słusznej zasady wynagrodzenia wierzycielom pełnej poniesionej szkody w przesyłce, dekret nie przewiduje wypłaty przez kolej zwiększonego lub zmniejszonego odszkodowania, co poprzednie regulaminy przewozowe dopuszczały w przypadku tzw. rażącego niedbalstwa i złego zamiaru, albo jeśli miała miejsce deklaracja wartości dostawy oraz w razie stosowania specjalnych taryf ulgowych. W związku z tym odszkodowaniu nie podlega utracony zysk, natomiast kolej zwraca reklamującemu przewoźne i inne poniesione koszty, jak np. opłaty dodatkowe, koszty dozorczy, czynsz za najety wagon itp.

Przy towarach wyjątkowo cennych, które określili taryfa, nadanych do przewozu z zadeklarowaniem ich wartości, odszkodowanie podlega obliczeniu według zadeklarowanej sumy, jednakże w granicach rzeczywistej wartości, co kolej w każdym czasie może sprawdzić.

Odszkodowanie za zwłokę w dostawie oparte jest na odmiennej zasadzie. Przy przesyłce bagażowej kolej płaci za każdy dzień zwłoki 10% przewoźnego, ogółem nie więcej niż 50% przewoźnego. Przy przesyłkach towarowych i ekspresowych i nieudowodnionej szkodzie przypada do wypłaty jedna dziesiąta część przewoź-

nego za każdy okres opóźnienia, odpowiadający jednej dziesiątej części terminu dostawy, nie więcej niż 50% przewoźnego, zaś przy udowodnionej szkodzie, odszkodowanie może być większe aż do wysokości pełnego przewoźnego. W praktyce ograniczenie będzie złagodzzone w związku z innym przepisem art. 102, który postanawia, że kolej obowiązana jest zapłacić ponadto oddzielne odszkodowanie, np. za zepsucie przesyłki, jeżeli osoba uprawniona udowodni, że wskutek przekroczenia terminu dostawy nastąpiła szkoda w przesyłce.

W związku z omówionymi dotąd przepisami należy jeszcze zwrócić uwagę na treść art. 98 i 98 dekretu, gdyż będą one miały częste zastosowanie i ułatwią zapewne rozstrzyganie sporów. Obowiązująca norma prawna staje się obecnie zasadą znaną zresztą w orzecznictwie, że kolej nie odpowiada za szkodę powstałą wskutek widocznych wad wagonu, o ile nadawca przyjął wagon bez zastrzeżeń, natomiast za szkody wynikłe wskutek wad niewidocznych wagonu odpowiada ona, o ile ta przyczyna szkody zostanie ustalona w protokole stanu przesyłki. Kolej nie odpowiada również za ubytek wagi przesyłki załadowanej przez nadawcę z zadeklarowaniem wagi w liście przewozowym, gdy dostarczy przesyłkę w nienaruszonym wagonie i z nienaruszonymi plombami.

#### ODPOWIEDZIALNOŚĆ Z INNYCH TYTUŁÓW W ZAKRESIE PRZEWÓZU PRZESYŁEK TOWAROWYCH, BAGAŻOWYCH I EKSPRESOWYCH

Zgodnie z założeniem usystematyzowania nowego kolejowego prawa przewozowego zebrane zostały w art. 104 i 105 przepisy mało na ogół znane. Osiągnięto dzięki temu wyczerpującą regulację odpowiedzialności z umowy przewozu, zwłaszcza, że uwzględniono tu nie tylko kolej, lecz także nadawcę i odbiorcę.

Kolej opowiada bez względu na winę za wydanie przesyłki bez zaliczenia oraz za zagubienie załączników dołączonych w myśl obowiązujących przepisów do dokumentów przewozowych. Odpowiedzialność kolei nie jest tak surowa w przypadkach niewykonania zleceń. Dekret ustala mianowicie, że przepisy mogą przewidzieć, kiedy zlecenie dla kolei nie jest wiążące. Między innymi w art. 38 ust. 4 znajduje się właśnie taki warunek, w myśl którego kolej powinna na żądanie osoby uprawnionej sprawdzić wagę wagonu lub ilość sztuk opakowanej przesyłki wagonowej, jeżeli warunki eksploatacyjne na to pozwalają. Inne przypadki odpowiedzialności kolei w tym zakresie mogą wchodzić w grę tylko wówczas, gdy przepisy to przewidują.

Wysokość odszkodowania oblicza się według ogólnych przepisów o wynagrodzeniu szkody z tym, że przy zaliczeniach nie może ono przekraczać sumy zaliczenia, a w razie zagubienia załączników sumy, jaką kolej musiałaby zapłacić z tytułu całkowitego zaginięcia przesyłki, której te dokumenty dotyczą.

Nadawca obowiązany jest do odszkodowania. W razie uszkodzenia wagonu, urządzeń ładunkowych i innych urządzeń kolejowych oraz do pokrycia wypłaconego przez kolej osobom trzecim, odszkodowania i poniesionych kosztów, jest każda z tych szkód wynikła wskutek:

wskazań w dokumencie przewozowym niezgodnych z rzeczywistością lub nieściślych,

braku, niedostateczności i nieprawidłowości dokumentów, wymaganych przez przepisy lub wskutek niezastosowania się do tych przepisów, chyba że zachodzi wina kolei,  
nadania przesyłki z widocznymi śladami uszkodzeń,  
nadania przesyłki bez opakowania lub w opakowaniu wadliwym,  
wadliwego załadowania przesyłki,  
wykonywania przez siebie czynności ładunkowych.

Wysokość odszkodowania oblicza się według ogólnych przepisów o wynagrodzeniu szkody, w przypadku uszkodzenia wagonu i urządzeń ładunkowych — według cennika.

Odpowiedzialność w tej materii obciąża odbiorcę po wydaniu mu listu przewozowego. Chodzi tu niewątpliwie o szkody powstałe w czasie przewozu przesyłki do wysłania jej ze stacji nadania, których nadawca nie pokrył kolei do chwili wydania przesyłki. Ponadto odbiorca odpowiada według cennika za uszkodzenia wagonu i urządzeń ładunkowych w czasie wyładowania przesyłki.

#### ZWROTY, NADPŁATY I NIEDOBORY Z PRZEWOZU PRZESYŁEK TOWAROWYCH, BAGAŻOWYCH, EKSPRESOWYCH I Z PRZEWOZU OSÓB

Dekret nakłada na kolej obowiązek zwrotu opłat za niewykorzystany całkowicie lub częściowo bilet, albo różnicy za wykorzystany bilet w klasie niższej. To samo dotyczy przesyłek wycofanych i przewozu.

W przypadku, gdy kolej zastosuje niewłaściwie taryfę, lub zajądą błędy w obliczeniu kosztów przewozu przesyłek, nadpłata lub niedobór podlegają wyrównaniu. Kolej zwraca w miarę możliwości ujawnione nadpłaty przekraczające 10 złotych na jeden bilet, bądź inny dokument przewozowy. Niedobór pokrywa osoba, która opłaciła należności wynikające z dokumentu przewozowego.

#### ODSETKI I ZWROTY ODSZKODOWAŃ

Sumy odszkodowań z tytułu zaginięcia, przekroczenia terminu dostawy, zaliczeń, nadpłat i niedoborów podlegają oprocentowaniu w stosunku sześciu od sta. W innych przypadkach mają zastosowanie odsetki ustawowe. Sumy poniżej 20 złotych od każdej przesyłki oraz kary umowne bez względu na wysokość podlegają oprocentowaniu.

Niesłusznie otrzymane odszkodowanie należy zwrócić kolei wraz z ustawowymi odsetkami zwłoki.

#### KARY UMOWNE

Specjalny charakter roszczeń stanowią w dekreście kary pieniężne, które mają zabezpieczać dochowanie przez strony zobowiązań, a tym samym wykonanie zadań przewozowych i stanowią pewnego rodzaju ekwiwalent odszkodowawczy wynagradzający poniesioną szkodę, a co najważniejsze, są wychowawczym środkiem służącym do zabezpieczenia dyscypliny przewozowej.

W gospodarce socjalistycznej płaci się kary kolei za niewykonanie planu podstawienia wagonów lub za opóźnienie podstawienia tych wagonów do załadowania, zaś nadawcy za niezaładowanie planowej masy towarowej.

Do zabezpieczenia szybkiego i pełnego obrotu, wagonów przyczynią się kary obciążające użytkowników kolei za przetrzymanie wagonów, niewykorzystanie

wagonów do granic norm ładunkowych, odwołanie zamówionych wagonów, zwłokę w załatwieniu formalności wymaganych przez przepisy. Analogicznie kolej płacić ma karę za zwłokę w przygotowaniu przesyłki do odbioru.

Zmiany stacji przeznaczenia i niewłaściwa dystrybucja towarów, której skutkiem są częste wielokrotne przewozy, utrudniają wykonanie planów przewozowych, dlatego też dekret wprowadza kary za naruszenie przepisów o zakresie nowego nadania i spowodowanie zmiany stacji przeznaczenia.

Zanieczyszczenie wagonów i terenu, na którym odbywają się czynności ładunkowe, w dużym stopniu osłabiają operatywność kolei oraz zachowanie porządku i higieny. W dekreście znajdujemy więc kary obciążające użytkowników kolei i kolej, o ile naruszają odnośne przepisy.

Dawne opłaty z § 7 RPT i § 29 RPO z tytułu zamieszczenia w dokumencie przewozowym wskazań i oświadczeń niezgodnych z rzeczywistością, nieścisłych lub niezachowania ostrożności przewidzianych w przepisach obecnie zostały włączone do systemu kar umownych.

Kary umowne opłacają również podróżni w razie naruszenia przepisów o przejeździe z ważnym biletem, o przewozie bagażu ręcznego i małych zwierząt domowych i o przestrzeganiu porządku i czystości w wagonach oraz pomieszczeniach stacyjnych, jak również na terenach kolejowych.

Dekret podaje krótką charakterystykę kar umownych w art. 108, ustalając, że kary umowne nie mogą być obniżane ani podwyższane w drodze umowy i podlegają zapłacie, niezależnie od obowiązku uiszczenia różnicy kosztów przewozu, pokrycia wszelkich szkód wyrządzonych kolei oraz niezależnie od odpowiedzialności karnej. Do kar umownych nie stosuje się przepisów prawa cywilnego o odszkodowaniu umownym.

Zarachowanie, ewidencja i kontrola kar umownych podlegać będzie odrębnym przepisom, które wyda Minister Finansów w porozumieniu z Ministrem Kolei.

Dekret łagodzi rygorystykę kar umownych, określając przypadki, w których strony nie będą płaciły niektórych kar za niewykonanie planów przewozowych oraz upoważnia Ministra Kolei do ustalenia za zgodą Prezesa Rady Ministrów dalszych przypadków zwolnień od kar.

Wysokość kar umownych ustala Rada Ministrów.

#### DEKRET A PRZEPISY PRAWA CYWILNEGO

Jak już nadmieniono, dekret tylko w nielicznych przypadkach odsyła do przepisów prawa cywilnego. Poza przytoczonymi już przypadkami należy wymienić art. 88, który postanawia, że za śmierć, uszkodzenie ciała lub wywołanie rozstroju zdrowia podróżnego oraz za poniesione w związku z tym szkody kolej odpowiada według przepisów o odpowiedzialności za szkodę, wyrządzoną przy posługiwaniu się mechanicznymi środkami komunikacji, poruszającymi za pomocą sił przyrody. Również art. 130 wyjaśnia, że do umów przewozu kolejną stosuje się przepisy ogólne prawa cywilnego, jeżeli dekret nie stanowi inaczej.

Przegląd przepisów o odpowiedzialności w dekreście nie byłby kompletny, gdybyśmy nie poruszyli jeszcze innych umów aniżeli umowa przewozu.

W art. 82—85 zawarte są przepisy o wykonywaniu przez kolej czynności spedycyjnych i innych na pod-

stawie umów zawieranych w trybie określonym przez Ministra Kolei. W dziale odpowiedzialności nie zostały uwzględnione roszczenia, wynikające z tych umów, wobec czego w tym zakresie będą obowiązywać przepisy prawa cywilnego i warunki każdorazowo ustalone przez umawiające się strony.

### DOCHODZENIE ROSZCZEŃ

W przeciwieństwie do przepisów dotychczasowych wprowadzony zostaje obowiązek wyczerpania postępowania wstępnego, jakim jest droga reklamacji i wezwania do zapłaty, zanim poszkodowany uda się do arbitrażu lub sądu ze swoją pretensją.

Stroną zobowiązana powinna rozpatrzyć roszczenie w ciągu trzech miesięcy, przy czym nie można dochodzić roszczeń poniżej pięciu złotych z jednego biletu lub dokumentu przewozowego.

Jeżeli w terminie trzech miesięcy roszczenie nie zostanie zaspokojone, albo nie zostanie rozpatrzone, można dochodzić go w drodze postępowania arbitrażowego lub sądowego.

Należności kolei powstałe w związku z przewozem osób, ich opłaty za przejazd, dopłaty kary umowne

i inne opłaty, są ściągane w trybie specjalnym. Kolej dochodzi tego rodzaju roszczeń z wyłączeniem drogi sądowej na podstawie wystawionego przez dyrekcję nakazu płatniczego, który stanowi tytuł egzekucyjny, podlegający przymusowemu ściąganiu w trybie egzekucji administracyjnej. Jest to droga szybka i zapewniająca skuteczne likwidowanie sporów. Dlatego też przyczyni się ona do odciążenia sądów i administracji kolejowej od nadmiaru drobnych spraw, nie dających niejednokrotnie oczekiwanego skutku, a także do zmniejszenia tzw. bezbiletowych przejazdów.

Roszczenia z umów określonych w dekrete sprzedawania się z upływem roku. Wygaśnięcie roszczeń następuje z chwilą odebrania przesyłki, chyba że zachodzi częściowe zaginięcie lub uszkodzenie przesyłki, co zostanie stwierdzone pod określonymi warunkami przy wydaniu przesyłki lub po jej odebraniu w ciągu 7 dni, albo też wchodzi w grę roszczenie o zwrot zapłaconych sum. Dekret ustala termin 2 miesięcy na zgłoszenie roszczeń z tytułu przekroczenia terminu dostawy i 6 miesięcy z tytułu niewykorzystania biletu, wycofania przesyłki oraz zwrotu nadwyżki powstałej przy likwidacji przesyłki.

## O modelach kolejowych

LEON WIŚNIEWSKI

069.4:625.2

*Artykuł niniejszy jest drugim z zapoczątkowanej w styczniowym numerze naszego czasopisma serii artykułów, poświęconych zagadnieniu spopularyzowania i udostępnienia modelarstwa kolejowego, będącego ważnym czynnikiem szkolenia zawodowego kadr kolejowych.*

**M**odeli kolejowych rozróżniamy dwa rodzaje. Pierwszy z nich stanowią modele w pełnym słowa tego znaczeniu. Wykonane są bowiem w dokładnej skali, a wszystkie szczegóły konstrukcyjne nawet najdrobniejsze, są w nich wiernie i dokładnie odtworzone. Tego rodzaju modele budowane są w warsztatach szkół kolejowych wyższego typu, w kolejowych pracowniach naukowo-badawczych i w tp. zakładach w celach naukowych i doświadczalnych.

Instytucje takie mogą budować tego rodzaju modele, gdyż rozporządzają odpowiednimi do tego narzędziami, obrabiarkami i urządzeniami.

Drugi rodzaj natomiast — to modele popularne, sporządzone przez amatorów entuzjastów kolejnictwa. Nie są one tak dokładne i precyzyjne, przeciwnie są znacznie uproszczone, ale właśnie dzięki temu możliwe do wykonania stosunkowo prostymi, a przez to dostępnymi dla amatorów środkami. Niemniej jednak spełniają one całkowicie swe zadania dydaktyczne, a dokładnie zbudowane i starannie wykonane stanowią bardzo ładne i efektowne naśladownictwa swych wzorów.

Budowie takich właśnie uproszczonych modeli kolejowych poświęcone będą te artykuły.

W budowie takich modeli przyjęte jest powszechnie stosowanie 3 szerokości toru, a mianowicie: „00“, „0“ i „1“. Szerokość toru modelowego „00“ wynosi 16,5 mm, czyli skala jego stanowi około 1 : 90; szerokość „0“, — 32 mm, czyli około 1 : 45; szerokość „1“ 45 mm, czyli około 1 : 32.

Tabor i urządzenia modelowej kolei sporządzane są również w skali odpowiedniej do szerokości toru. Do napędu tego rodzaju modeli kolejowych stosowana jest energia elektryczna w postaci prądu zmiennego jednofazowego o napięciu przeważnie 20 V. Uzyskiwany jest on z sieci oświetleniowej za pomocą odpowiedniego transformatora, który spełnia jednocześnie rolę nastawnika regulującego „szybkość“ jazdy.

Spośród wymienionych 3 wielkości najdogodniejsze jest w naszych warunkach stosowanie rozmiaru „0“ z przyczyn, które pokrótce wyjaśnimy. Otóż budowa modeli kolei w rozmiarze „00“ wymaga bardzo drobnych części, specjalnych małych silniczków, tzw. „kropelkowych“ żarówek itp., w które zagranicznych modelarzy zaopatruje istniejący tam specjalny przemysł, gdyż samodzielne ich wykonanie byłoby zbyt trudne i mozolne. Mimo to jednak i tamtejsi modelarze budują najczęściej koleje rozmiaru „0“. Rozmiar bowiem „1“, aczkolwiek najłatwiejszy do samodzielnego sporządzania z powodu swej wielkości, wymaga znów z tegoż samego powodu bardzo dużo miejsca do ustawienia modelu. Natomiast rozmiar „0“ jest taki, że budowa tej wielkości modeli nie przedstawia specjalnych trudności. Można prócz tego stosować w nich z powodzeniem szereg gotowych części, jak np.: silniczki od wycieraczek do szyb samochodowych, elektromagnesy dzwonkowe, gniazda i wtyczki radiowe, żarówki latarkowe itp.

Poza tym całą „kolej“ zbudowaną w tym rozmiarze z powodzeniem można umieścić na dużym stole. Z wy-

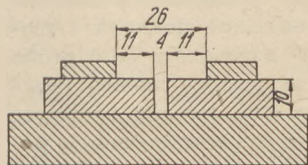
żej podanych powodów opisywać będziemy w naszych artykułach budowę modeli kolei w tym właśnie rozmiarze.

### MODEL TORU

Budowę naszej miniaturowej kolei rozpoczniemy od torów. Sporządzać będziemy kolejno: szyny, podkłady, części zwrotnic i skrzyżowań oraz przytwierdzać je do przygotowanych w dalszym ciągu pracy torowisk. Taki porządek budowy modeli jest najważniejszy, z chwilą bowiem zbudowania pierwszej silnikowej jednostki taboru oraz transformator-kastawnika mamy już pewną całość gotową do ruchu. Uzupełniamy ją już tylko po tym systematycznie wykonaniem dalszych jednostek taboru, urządzeń rozrządowych i sygnalizacyjnych budynków itp.

Szyny sporządzamy z cienkiej gładkiej blachy, uzyskanej np. z nieopieczonych, odpowiednio dużych puszek po konserwach, odżywkach itp. oraz z kawałków drutu żelaznego średnicy 3 mm.

Pracę tę ułatwimy sobie znacznie bardzo prostym przyrządem, który wykonujemy następująco: do deseczki o grubości 15 — 20 mm, szerokość 100 — 120 mm i długości 350 mm przybijamy wzdłuż najpierw dwie gładkie listwy o grubości dokładnie 10 mm, szerokości 30 — 35 mm i długości tej samej co deseczka. Listwy te przybijamy pośrodku deseczki równolegle do siebie i w odległości dokładnie 4 mm jedna od drugiej, aby utworzyć między nimi tej szerokości rowek. Na wierzchu powyższych listew przybijamy znów 2 listwy tej samej długości, szerokości 10 — 15 mm i grubości 3 — 5 mm, umieszczając je w odległości dokładnie 26 mm jedna od drugiej i również równolegle do siebie.



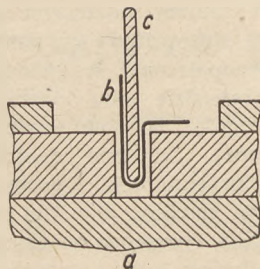
Rys. 1

stę i gładki kawałek twardego drutu żelaznego o średnicy 3 mm i długości około 350 mm.

Za pomocą powyższego przyrządu sporządzamy szyny w następujący sposób: cienką blachę tnijemy na paski szerokości 25 mm i długości 300 lub 150 mm, zależnie od długości kawałków blachy, jakimi rozporządzamy. Pasek blachy umieszczamy pomiędzy górnymi listwkami wzorca i uciskamy go w jego rowek za pomocą płaskownika, który trzymamy i naciskamy równo oburącz. Wystające z rowka brzegi uformowanej w ten sposób rynienki odginamy na zewnątrz i wyklepujemy równo małym młoteczkiem wzdłuż brzegów rowka. Po wykonaniu tego wyjmujemy rynienkę z wzorca, umieszczamy w niej drut i zaciskamy rynienkę wokół niego obcęgami najpierw po obu końcach w celu zamocowania w niej drutu. Następnie zaciskamy rynienkę wokół drutu na całej długości, ściskając ją obcęgami miejsce przy miejscu tuż przy drucie, po wykonaniu czego wyciągamy drut z niej.

Technikę tej pracy objaśnia rys. 2. W wykonaną tym sposobem szynę wsuwamy na jednym końcu kawałek drutu średnicy 3 mm i długości 40 mm tak głą-

boko, aby połowa jego wystawała na zewnątrz i umocowujemy go wciskając weń szynę w 3 punktach przez mocne ściśnięcie obcęgami. Sztyfty te służyć będą dołączenia ze sobą poszczególnych odcinków toru.



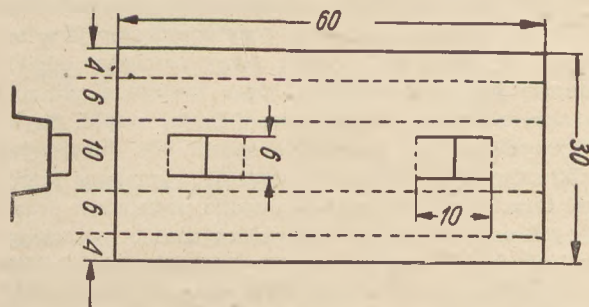
Rys. 2

postępując się siatką podkładu zamieszczoną na rysunku 3.

Wycinamy najpierw z blachy prostokąt wskazanej na rysunku wielkości i naznaczamy na nim za pomocą ryłca lub miękkiego ołówka miejsca przecięcia szpar w kształcie H oraz linie zagięć. Szpary przecinamy małym przecinakiem, przeciętą powierzchnię blachy odginamy pionowo do góry, aby uformować z niej języczki do przymocowywania szyn, po czym zginamy blaszany prostokąt po naznaczonych liniach w ten sposób, aby utworzył wskazany na rysunku profil podkładu.

Torowiska modelowych torów sporządzamy z deseczek o grubości 10 — 15 mm. Bardzo odpowiednie do tego celu są deseczki ze skrzynek stosowanych do pakowania jaj, margaryny, suszonych owoców itp. artykułów. Oczywiście, musimy dobrać deseczki jednakowej grubości tak, aby całość torowiska tworzyła równą powierzchnię, w przeciwnym bowiem razie złącza szyn poszczególnych odcinków toru nie trafiałyby na siebie i mielibyśmy kłopot z łączeniem ich.

Dobre odpowiednio grubością deseczki, zależnie od ich długości, tnijemy piłką na kawałki długości 600 lub 300 mm, aby odpowiadały 2 lub 1 szynie długości 300 mm, względnie 4 lub 2 szynom długości 150 mm. Podłużne krawędzie deseczek obcinamy skośnie tak, aby jedna powierzchnia deseczki miała szerokość 105, druga zaś 120 mm, nadając im w ten sposób charakterystyczny dla nasypów kolejowych profil trapezu. Torowiska pod łuki wycinamy z deseczek o takiej szerokości, aby można było narysować na nich odcinki koła promieniem długości przynajmniej 300 mm, gdyż są to



Rys. 3

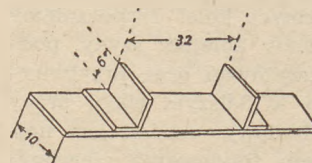
najmniejsze łuki, po jakich mogą przejeżdżać jednostki modelowego taboru kolejowego rozmiaru „0”. Nie rozporządzając odpowiednio szerokimi deseczkami, łączymy ze sobą 2 lub 3 węższe następującym sposo-

bem: wbijamy w jedną z podłużnych krawędzi deseczki parę cienkich, dość długich gwoździ tak, aby wystawały do połowy, obcinamy im łebki i zaostriamo końce gwoździ pilnikiem. Podłużną krawędź drugiej deseczki smarujemy gorącym klejem stolarskim lub specjalnym klejem do drzewa stosowanym na zimno, ustawiamy tę deseczkę na zaopatrzonej w gwoździe i łączymy je tak, aby krawędzie obu deseczek zeszły się z sobą na całej długości, a obie deseczki utworzyły równą powierzchnię. Sklejone deseczki przyciskamy jakimś ciężkim przedmiotem i pozostawiamy tak przynajmniej na 24 godziny, aby klej nałożył się. Gdy to nastąpi, rysujemy na złączonych deseczkach potrzebny odcinek łuku i wycinamy go. Ponieważ na zapoczątkowanie taboru naszej miniaturowej kolei zbudujemy model jednostki pociągu elektrycznego, więc od razu przystosowywać będziemy torowiska do umocowywania na nich słupów sieci trakcyjnej. W tym celu wycinamy w każdej deseczce długości 600 mm lub co drugiej — długości 300 mm prostokątny otwór długości 9 i szerokości 5 mm, umieszczając go na połowie długości deseczki, w pobliżu jej krawędzi i prostopadłe do niej. W otworach tych umocowywać będziemy później cokoły słupów.

Mając przygotowane szyny, podkłady i torowiska, przystępujemy do budowy torów. Najpierw wzdłuż górnej, a więc węższej powierzchni deseczki, w odległości 45 mm od jednej z jej krawędzi kreślimy ołówkiem linię, która oznaczać będzie oś toru. Na linii tej oznaczamy przede wszystkim środki obu podkładów skrajnych, które muszą być przymocowane do deseczki tak, aby podłużne ich krawędzie były na jednej płaszczyźnie z poprzecznymi krawędziami deseczki. Przestrzeń pomiędzy środkami krańcowych podkładów dzielimy na deseczkach długości 600 mm na 20, na długości zaś 300 mm na 10 równych odcinków, naznaczając je kreskami na osi toru. W punktach przecięcia się tych kresek z linią oznaczającą oś toru wypadną środki pozostałych podkładów. Po wykonaniu tych znaków przybijamy do deseczki o długości 600 mm po 20, a długości 300 mm po 11 podkładów. Podkłady drewniane przybijamy jednym gwoździkiem wbitym dokładnie w środek podkładu; blaszane natomiast czterema wbitymi przy końcach podkładu po obu jego stronach, tuż przy odgiętych jego krawędziach w ten sposób, aby łebki gwoździków zachodziły na te krawędzie.

Po przybiciu podkładów umocowujemy na nich szyny. Do podkładów blaszanych przytwierdzamy je w ten sposób, że wstawiamy stopkę szyny pomiędzy odgięte pionowo języczki podkładu, które następnie zginamy ku szynie i przyciskamy mocno do jej stopki. Szyny przymocowane w powyższy sposób do blaszanych podkładów dają nam automatycznie wymaganą szerokość toru 32 mm. Przy zastosowaniu podkładów drewnianych osiągamy to w następujący sposób: przeciągamy ołówkiem wzdłuż przybitych podkładów 2 linie w odległości 16 mm od osi toru, po obu jej stronach. Wzdłuż jednej z tych linii ustawiamy szynę w ten sposób, aby wewnętrzna krawędź jej główki pokrywała się dokładnie z naznaczoną linią i przybijamy szynę najpierw do podkładów krańcowych, potem kolejno do pozostałych. Ustawiamy następnie w tenże sposób wzdłuż drugiej linii drugą szynę, przytwierdzamy ją

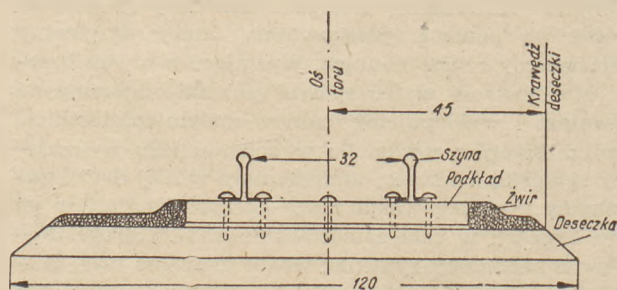
również najpierw tylko do krańcowych podkładów i sprawdzamy szerokość toru. Ułatwiamy to sobie prostym przyrządem, sporządzonym z blachy wg. rys. 4 na podobieństwo używanych przy budowie torów tzw.



Rys. 4

toromierzy. Gdyby przy sprawdzaniu okazało się, że szerokość toru nie wynosi dokładnie 32 mm, musimy drugą szynę odpowiednio przybliżyć, względnie oddalić od pierwszej. Dopiero po należytnym ustawieniu przymocowujemy ją do wszystkich podkładów. Do podkładów drewnianych przybijamy szyny gwoździkami takiej długości, aby przechodziły na wskroś podkładów w deseczkę stanowiącą torowisko i dlatego właśnie podkłady te w przeciwieństwie do blaszanych, przytwierdzamy początkowo do deseczki tylko jednym gwoździkiem. Szyny przytwierdzamy do podkładów w ten sposób, że wbijamy gwoździki po obu stronach szyny tuż przy jej stopce, aby łebki ich zachodziły na szynę. Najodpowiedniejsze do tego celu są cienkie gwoździki z dość dużymi wypukłymi łebkami, tzw. w handlu „teksty”. Szyny umieszczamy na deseczkach w ten sposób, aby końce szyn zaopatrzone w sztyfty znajdowały się na przeciwległych krańcach deseczek.

Po przymocowaniu szyn powierzchnie stanowiących torowiska deseczek żwirujemy, aby wygląd torów naszej miniaturowej kolei upodobić możliwie najbardziej do torów prawdziwych. Przeznaczony do tego celu drobny żwir płuczemy parokrotnie w wodzie, aby usunąć zeń piasek, muł i wszelkie zanieczyszczenia, po czym rozsypujemy go cienką warstwą w celu należytego wysuszenia. Powierzchnie deseczek i pionowe krawędzie podkładów smarujemy dość grubo gorącym klejem stolarskim za pomocą małego twardego pędzelka, uważając przy tym, aby nie smarować powierzchni podkładów i szyn, te bowiem muszą pozostać wolne od żwiru. Posmarowane klejem torowiska posypujemy żwirem, wyrównujemy jego powierzchnię i ugniatamy ją, aby wcisnąć żwir w warstwę kleju. Po upływie najmniej 24 godzin strząsamy nie przyklejone ziarenka żwiru, smarujemy znów klejem pierwszą jego warstwę i posypujemy ją następną, której znów pozwalamy nałożyć się wyschnąć. Postępujemy w ten sposób dotąd, aż powierzchnia żwiru pomiędzy podkładami zrówna się z ich powierzchnią. Poza pod-



Rys. 5

kładami natomiast powierzchnia żwiru musi leżeć nieco niżej, aby tory miały profil uwidoczny przez rys. 5.

# Z DOŚWIADCZEŃ RADZIECKICH

## Udoskonalać technologie napraw parowozów

N. CZEREWATYJ

Zastępca Naczelnika Głównego Instytutu Naukowo-Badawczego Kolejnictwa.

65.01:621.138.3(47)

*Uchwały XIX Zjazdu Partii, dotyczące piątego planu pięcioletniego, przewidują wzrost przewozów towarowych na kolejach w r. 1955 w porównaniu z rokiem 1950 o 35 — 40%. Uchwały wskazują też na konieczność polepszenia wykorzystania tabo-ru kolejowego, a w szczególności zwiększenia średniodobowego przebiegu parowo-zów nie mniej niż o 12%.*

*W rozwiązaniu tych zadań dużą rolę odgrywa dalsze udoskonalenie organizacji i technologii napraw parowozów, a przede wszystkim napraw dokonywanych w pa-rowozowni.*

Każdy parowóz znajduje się mniej więcej jedną dziesiątą część ogólnego okresu eksploatacji w naprawie w zakładzie naprawczym lub w pa-rowozowni. Zadanie polega na tym, ażeby skrócić po-stój parowozów w remoncie i kosztem tego zwiększyć ich miesięczny i roczny przebieg, co pozwoli przewozić więcej ładunków.

Na naprawy parowozów zużywa się znaczną część środków pieniężnych, przeznaczonych dla gospodarki parowozowej. Stanowi to mniej więcej jedną ósmą część wszystkich nakładów w tej grupie. Systematycz-ne zmniejszenie kosztów napraw parowozów pozwoli więc osiągnąć dalsze skrócenie kosztów własnych przewo-zów kolei.

Organizacja napraw parowozów w parowozowni, opracowanie i realizacja procesu technologicznego na-praw parowozów, związanych z myciem kotła i napraw rewizyjnych, jest mocno związana z udoskonaleniem konstrukcji parowozów. Dlatego też zagadnienie na-praw parowozów można prawidłowo rozwiązać tylko po uwzględnieniu wszystkich właściwości parowozów, które będą eksploatowane w tej pięcioletce.

Partia i Rząd poświęcają stale wiele uwagi trans-portowi kolejowemu w ZSRR i troszczą się stale o uzu-pełnienie i udoskonalenie jego urządzeń trakcyjnych. W latach pierwszych pięcioletek stalinowskich otrzy-mał transport mocne parowozy serii FD i JS. Na fron-tach Wielkiej Wojny Narodowej toczyły się jeszcze walki, a już inżynierowie radzieccy opracowywali no-we serie parowozów, które potem zostały wyproduko-wane. Każda nowa produkcja miała co raz bardziej udoskonalone elementy konstrukcji poszczególnych części parowozu.

W uchwałach XIX Zjazdu Partii, dotyczących pią-tego pięcioletniego planu, przewidziano budowę no-wych mocnych parowozów, elektrowozów i lokomo-tyw spalinowych. Konstrukcja tych maszyn będzie odpowiadać ostatnim wymaganiom techniki budowy parowozów. Kolej otrzyma parowozy z jednolitą ra-mą (laną lub walcowaną) ze stalowymi cylindrami maszyny parowej, odlanymi w jednym bloku, z gór-nymi sprężynami nośnymi i powiększonymi powier-zchniami tarcia części roboczych, co pozwoli zmniejszyć nacisk jednostkowy na każdy centymetr kwadra-towy powierzchni, np. panewki lub czopów korbo-wych. Zapewni to lepszą pracę węzłów, zapobiegnie przedwczesnemu zużyciu się części i grzaniu łożysk.

Równocześnie z budową nowych parowozów unowo-cześniony zostanie w piątą pięcioletkę park parowo-zowy, wymienione zostaną niektóre węzły i części na lepsze i pewniejsze w eksploatacji. Unowocześnione będą np. dławnice maszyny parowej. Opracowano no-wą konstrukcję dławnic, których pierścienie uszczel-niające będą wykonane z żeliwa, a nie z metali ko-lorowych. Jak wykazały próby, nowe dławnice wy-trzymują ponad 100 tysięcy km przebiegu parowozu bez naprawy.

W ciągu planu pięcioletniego zamienione zostaną sprężarki powietrzne z szeregowym układem cylin-

drow (tandem) na układ równoległy (compound), które są mocniejsze, ekonomiczniejsze i pewniejsze w pra-cy. Przegrzewacze pary o małej średnicy rur parowo-zów FD zamienione zostaną w czasie napraw w za-kładach naprawczych doskonalszymi, które zwiększą stopień przegrzania pary, a tym samym i siłę parowo-zu i zwiększą oszczędność paliwa.

W celu dalszego udoskonalenia technologii napraw, podniesienia ich jakości, zmniejszenia kosztów włas-nych i skrócenia przestoju parowozów w parowozowni, należy przede wszystkim szeroko i wszechstronnie wykorzystywać posiadane już cenne doświadczenia, a równocześnie opracowywać i wdrażać udoskonalo-ną technologię i organizację napraw z uwzględnie-niem konstruktywnych zmian węzłów i części paro-wozu.

Doświadczenia wskazują, że wprowadzona w swoim czasie na kolei organizacja napraw parowozów, oparta na zasadzie wzajemnej zamienności części, jest bez-warunkowo słuszną, progresywną i powinna być sze-roko rozpowszechniona. Naprawy parowozów na za-sadzie wzajemnej zamienności części zapewniają dal-sze skrócenie przestoju parowozów w parowozowni i podniesienie jakości pracy. W związku z tym stoi zadanie: w oparciu o doświadczenia przodujących pa-rowozowni Lichobory, Korosten, Dno, Bałajsk i wielu innych tak wzmocnić działy przygotowawcze, aby ma-gazyny mogły utrzymać niezminiejszą się zapas wszystkich koniecznych części.

Obecnie drużyny kompleksowe ślusarzy wykonują naprawy rewizyjne i związane z myciem parowozu. System ten okazał się słuszny i powinien być nadal stosowany. Praktyka wykazała, że zapewnienia to mak-simum zainteresowania się całej drużyny kompleksowej w podniesieniu jakości napraw parowozów i skróce-niu ich przestojów w parowozowni. Drużyna komplek-sowa składająca się z kwalifikowanych ślusarzy uni-wersalnych zapewnia również równomierne obciążenie wszystkich uczestników i wysoką wydajność ich pra-cy. Jedna grupa ślusarzy po ukończeniu np. remontu korbowodów pomaga innym zajętemu naprawą pod-wozia.

Kiedy grupy ślusarzy były specjalizowane i każda z nich naprawiała tylko określone części, trudno było uwzględniając specyficzne właściwości napraw za-pewnić równomierne zatrudnienie wszystkich robot-ników. Wiadomo bowiem, że zakres napraw jest inny na każdym parowozie, zwłaszcza przy naprawach zwią-zanych z myciem parowozu. Dlatego też nierówno-mierne jest zatrudnienie ślusarzy. Po zakończeniu na-praw jednej maszyny parowej zmuszeni są ślusarze tej grupy czekać na następne zadanie, ponieważ front naprawy, związanej z myciem, — jest ograniczony do jednego lub dwu parowozów. Poza tym, jeżeli napra-wy wykonują specjalizowane grupy ślusarzy, nie czu-ją się poszczególni robotnicy odpowiedzialni za całość pracy, co także pociąga za sobą zbędne przestoje i obniżenie jakości napraw. Dlatego też nie ma pod-staw, by wrócić do przestarzałego systemu, jak to pro-poują niektórzy inżynierowie służby parowozowej.

Ważnym zagadnieniem, jeszcze dotychczas nie w pełni rozwiązany, jest wyposażenie parowozowni w części zapasowe. W czasie wojny zmuszone były parowozownie sporządzać we własnym zakresie bardzo dużo części łącznie do odlewów brązowych, żeliwnych, a nawet stalowych, co wtedy było konieczne.

Praktyka jednak wykazała, że sporządzenie części zapasowych w parowozowniach ma też złe strony. Przede wszystkim są one 8 — 10 razy droższe niż fabryczne. Np. koszty odlewu jednego klocka hamulcowego parowozu serii Je, nawet w dużej parowozowni jak Czelabiński, wynoszą 18 rubli. Natomiast taki sam odlew w fabryce Konołopskiej kosztuje tylko 5 rubli. Łożysko łożkowe tej samej serii parowozu, sporządzone w fabryce Wołogodskiej, kosztuje 176 rubli taniej niż odlane w parowozowni Czelabiński. Każda parowozownia zużywa obecnie miesięcznie średnio 500 kg śrub i 200 kg nakrętek. Jeżeli sporządzałyby je fabryki, to roczna oszczędność w różnicy ich kosztów wynosiłaby na każdą parowozownię 62 tys. rubli.

Nie należy zapominać i o tym, że jakość części zapasowych sporządzanych w parowozowni jest zwykle niższa niż fabrycznych. Tłumaczy się to tym, że ani jedna parowozownia nie posiada laboratorium dla badań metali i działów technicznej obróbki. Poza tym parowozownia sporządza części zapasowe tylko dla zaspokojenia swoich potrzeb i dlatego nie troszczy się o zorganizowanie zmechanizowanej i potokowej produkcji.

Wszystko to doprowadza do tego, że parowozownia odczuwa stały brak części zapasowych. Działy mechaniczne, mimo że posiadają dużą ilość obrabiarek, są często „wąskim gardłem” utrudniającym wykonanie planu napraw, ponieważ zajęte są nie dopasowywaniem, lecz sporządzaniem części zapasowych.

Zadanie zmniejszenia kosztów własnych napraw wymaga przeanalizowania sposobu sporządzania i wyposażenia parowozowni w części zapasowe. Nie ulega wątpliwości, że zagadnienie to powinno być scentralizowane. Możliwe, że należy zorganizować specjalne warsztaty kolejowe, które by sporządzały części zapasowe, a parowozowniom pozostawić tylko naprawę części zdjętych z parowozów i dopasowywanie nowych.

Produkcja części zapasowych powinna być w fabrykach kolejowych zorganizowana systemem potokowym przy zastosowaniu przenośnika odlewów kokilowych, odkuwania w matrycach, hartowania przy pomocy prądów wysokiej częstotliwości i innych sposobów szeroko stosowanych w innych przedsiębiorstwach przemysłowych.

W tym celu należy przeprowadzić dobrze przemyślaną specjalizację działów w zakładach naprawczych

parowozów i szeroką kooperację, przestawić poszczególne zakłady naprawcze parowozów w pełni na produkcję części zapasowych, przebudować istniejące fabryki części zapasowych i zbudować nowe przedsiębiorstwa.

Równoległe z zorganizowaniem scentralizowanej produkcji parowozowych części zapasowych należy przyspieszyć prace w dziedzinie unifikacji części i węzłów parowozu. Unifikacja umożliwi w oparciu o przodującą technologię sporządzania części zapasowych, przejście od produkcji pojedynczej części do produkcji masowej.

Unifikacja części i organizacja napraw parowozów na zasadzie wzajemnej zamienności części przy stosowaniu gradacji napraw będzie sprzyjać dalszemu zwiększeniu przepustowości zakładów naprawczych parowozów i parowozowni, pomoże podnieść jakość naprawianych parowozów i zmniejszyć koszty napraw.

Rezerwą skrócenia czasu przestoju parowozu przy naprawach rewizyjnych i związanych z myciem kotła jest dalsze udoskonalenie technologii procesu napraw w parowozowni. Można np. przyspieszyć znacznie wypuszczanie pary i sztuczne ochładzanie kotła, w szczególności przez zastosowanie udoskonalonego mieszalnika pary. Jak wykazały doświadczenia, wypuszczenie pary z kotła parowozu serii Je może być skrócone z 1,5 godz. według istniejącej normy do 45 min., na parowozie serii FD z 2 godz. 25 min. do 1 godz. 15 min. Przyspieszyć ochładzanie kotła można już obecnie, a to dzięki zwiększeniu spadku temperatury wody kotłowej, z 8 — 10° na 20 — 25°.

Przebieg każdego parowozu FD zmniejsza się dzięki tym operacjom o 2 godz. w stosunku do istniejących norm.

Drugą rezerwą skrócenia przestoju parowozu jest zastosowanie bezdymnego rozpalania we wszystkich parowozowniach, gdzie odbywają się naprawy rewizyjne i naprawy związane z myciem parowozu. Praktyka wykazała, że w tych parowozowniach, gdzie stosuje się bezdymne rozpalanie, skraca się przestój parowozów przy tych operacjach z 2,5 do 1,2 godz.

Duże znaczenie dla polepszenia technologii napraw i zmniejszenia jej kosztów ma dalsze wyposażenie parowozowni w urządzenia mechaniczne, dźwigi i nową technikę.

Rozwiązanie wielkich zadań postawionych przez Partię przed kolejarzami uzależnione jest pod wieloma względami od przeprowadzenia racjonalnej polityki technicznej w dziedzinie napraw parowozów. Dlatego cały kompleks zagadnień, związanych z polepszeniem organizacji i technologii napraw, należy jak najszybciej rozwiązywać i realizować.

„Gudok” Nr 250/52 r.

## Jakie korzyści daje zwiększenie użyteczności pracy parowozu?

N. GUBENKOW

65.01:331.87:625.282—81(47)

*W pierwszej połowie ubiegłego roku miała parowozownia Topki dyrekcji Tomskiej 1886 tys. rubli dochodu. Głównym źródłem tego dochodu było zwiększenie użyteczności parowozu. Na koniec „działalność eksploatacyjna” akumulacja wyniosła 1 838 tysięcy rubli.*

*W jaki sposób osiągnęli ten dochód maszyniści parowozowni Topki, wyjaśnia niniejszy artykuł.*

**J**uż w początku kwietnia duża grupa maszynistów parowozowni Topki zastosowała metody pracy znanych w Związku Radzieckim maszynistów, tow. Iwanowa i Sjeriedy. Kierownicy i agitatorzy tłumaczyli maszynistom, że przyspieszenie obrotu parowozów w powiązaniu z prowadzeniem ciężkich pociągów daje znaczną poprawę efektów ekonomicznych wykorzysta-

nia parowozów i tym samym zmniejszenie kosztów własnych przewozów.

Inicjatywa przodujących maszynistów znalazła szerokie poparcie nie tylko wśród samych maszynistów, lecz i u wszystkich kolejarzy oddziału. Inżynierowie komuniści, tow. Anikin, Bałajew, Gorochowski, E. Pawłowicz, Ugłanica, pod kierownictwem głównego inżyniera

dyrekcji, tow. Zaborowskiego, opracowali szereg środków zapewniających koordynację pracy ludzi różnych zawodów i ich wysiłku w walce o przyspieszenie wszystkich elementów obrotu parowozów. Nowy optymalny wykres oparty był na doświadczeniach stachanowców, zdobytych w walce o przyspieszenie obrotu parowozów. Wykres określał miejsce i obowiązki każdego kolejarza, związanego z eksploatacją parowozów zarówno na stacji parowozowni macierzystej Topki, jak i w punktach zwrotnych.

W parowozowni Topki ułożono harmonogram godzinowy napraw związanych z myciem parowozu. Opracowali go inżynierowie parowozowni, komuniści G. Nowikow i E. Powłowicz. Dawniej termin odstawienia parowozu do napraw był źle powiązany z wykresem ruchu pociągów. Większość parowozów miała długie przestoje w oczekiwaniu na rozpoczęcie napraw i na wyjście z parowozowni. Nowy wykres, który połączył w jedną całość proces naprawy i eksploatacji, znacznie zmniejszył te straty. Już w pierwszych trzech miesiącach jego stosowania zmniejszył się przestój parowozów towarowych przy naprawach związanych z myciem parowozu średniego o 8,5 godz.

Wprowadzono ścisłą kontrolę wykonania harmonogramu godzinnego. Raz na pięć dni, a w razie potrzeby i częściej przeprowadza się w parowozowni analizę wykonania harmonogramu. Biorą w tym udział nie tylko maszyniści, lecz i ruchowcy i pracownicy służby wagonowej — wszyscy, którzy biorą udział w walce o przyspieszenie obrotu parowozów.

Dział polityczno-wychowawczy oddziału eksploatacyjnego pomógł organizacji partyjnej zorganizować żywą pracę polityczno-masową, wzmocnić socjalistyczną dyscyplinę pracy. W jednostkach wygłasza się referaty. W szczególności wygłoszono referat o efektach ekonomicznych przyspieszenia obrotu parowozów. Plakaty przywołują maszynistów do wzmocnienia walki o zwiększenie średniodobowego przebiegu parowozów o oszczędność paliwa i środków finansowych.

Na posiedzeniach komitetu partyjnego parowozowni omawiano zagadnienia wzmocnienia dyscypliny, zagadnienia polepszenia eksploatacji parowozów. Tak np. na jednym z posiedzeń przeanalizowano pracę grupy partyjnej parowozu, której organizatorem jest tow. Siwcow. Był to jeden z najgorszych parowozów — drużyna jego miała stały przepał paliwa. Po szczegółowym przedyskutowaniu i poważnej krytyce na komitecie partyjnym sytuacja uległa zmianie. Sekretarz organizacji partyjnej parowozowni tow. Ostankiewicz pomógł grupie partyjnej. Praca jej ożywiła się. Maszyniści stali się bardziej wymagający zarówno w stosunku do siebie, jak i w stosunku do innych. Drużyna tego parowozu włączyła się aktywnie do współzawodnictwa o zmniejszenie kosztów własnych przewozów. Technik gospodarki cieplnej, komunista Isajew, wie już teraz, jak należy obchodzić się z kotłem i racjonalnie go opalać. Wkrótce drużyna tego parowozu po raz pierwszy zaoszczędziła kilka ton paliwa i znacznie przekroczyła normy średniodobowego przebiegu.

Przykładów takich można przytoczyć wiele.

Organizatorami sprawnego wykonywania wykresu obrotu stali się dyspozytorzy pociągów i parowozowi tow. Ruskich, Uriadow, Chudorożko i inni. Bacznie czuwają nad tym, aby ściśle przestrzegać ustalonego czasu pracy i odpoczynku drużyn. Na oddziale osiąga się stale wysokie przebiegi parowozów. Normę śred-

niodobowego przebiegu parowozów przekroczone w ciągu 7 mies. br. o 17,7 km. Drużyny starszych maszynistów, tow. Kazakowa, Renczińskiego, Diużewa i wielu innych, przekroczyły normę o 50—60 kilometrów.

Dzięki staraniom całego kolektywu oddziału zmniejszył się przestój parowozów na stacji parowozowni macierzystej o 1,13 godz. w stosunku do normy. Dało to państwu ponad 500 tys. rubli oszczędności.

Duży efekt dało prowadzenie pociągów o dużym ciężarze. Z początkiem roku przeprowadzono około 1 500 takich pociągów. Przewieziono w nich ponad normę około 560 tys. ton ładunku. Formowanie pociągów o dużym ciężarze prowadzi do zmniejszenia ilości pociągów. Dzięki temu zmniejsza się zużycie siły roboczej nie tylko maszynistów, lecz i konduktorów i pociagowych rewidentów wagonowych. Równocześnie prowadzenie pociągów o dużym ciężarze zwiększa przełotność odcinków, ułatwia pracę stacji.

Bogate, nagromadzone przez maszynistów doświadczenia w prowadzeniu pociągów o dużym ciężarze, umożliwiły na odcinku Jurta — 2 — Topki zwiększyć normę ciężaru pociągów towarowych o 200 ton.

Prowadzenie pociągów o dużym ciężarze pozwoliło również zmniejszyć kosztów finansowe. Z samego tylko funduszu nakładów parowozownia Topki osiągnęła za pierwsze półrocze 200 tysięcy rubli zysku.

Miedzy niektórymi maszynistami istnieje pogląd, że prowadzenie pociągów o dużym ciężarze zwiększa koszty napraw parowozów. Lecz stosowana przez prowadzących maszynistów łuninowska konserwacja parowozów w pełni obaliła ten niesłuszny pogląd. Parowozy maszynistów prowadzących pociągi o dużym ciężarze, jak tow. Kasanowa, Renczyńskiego, Diużewa, Tokarza, Syromiażko, braci Mikołaja i Andrieja Starożiłowych są zawsze w doskonałym stanie i zakres ich napraw jest niewielki.

Inżynier planowania parowozowni, komunista I. Nowikow, idąc za przykładem Kławdii Baranowskiej, opracował i zastosował produkcyjno-finansowy plan na remont każdego parowozu związanego z myciem. Za każdym razem, gdy dany parowóz idzie do naprawy, oblicza tow. Nowikow, ile można użyć środków na jego naprawę w zależności od dokonanego przebiegu. Kierując się planem produkcyjno-finansowym, stara się drużyna kompleksowa wykonać naprawę szybko, dobrze i przy jak największej oszczędności środków. Po zakończeniu każdego mycia oblicza się ekonomiczne rezultaty pracy, które się później umieszcza w dziale na widocznym miejscu. Dzięki temu współzawodnictwo o niżenie kosztów własnych napraw związanych z myciem stało się aktywne i bojowe. Obecnie cała drużyna parowozowa, każdy ślusarz wie, jakie środki mogą być zużyte na dany parowóz i stara się o jak największą ich oszczędność. Świadczy o tym fakt, że w przeciągu 6 miesięcy zaoszczędziła parowozownia Topki na naprawach związanych z myciem parowozu 62 tys. rubli.

Wszystkie parowozy przeprowadzone są na rozrachunek gospodarczy. Co miesiąc otrzymuje starszy maszynista plan produkcyjno-finansowy, w którym wyszczególniony jest zakres przewidywanych prac i środki przeznaczone na ich wykonanie. W ostatnim czasie otrzymuje większość drużyn parowozowych plany produkcyjno-finansowe na każdą turę i zaczęła pracować rentownie. Od początku roku drużyny te zaoszczędziły 357 tys. rubli.

Duże oszczędności dało oszczędne zużycie paliwa. Sprzyja temu nie tylko zwiększenie średniodobowego przebiegu, lecz i prowadzenie pociągów o dużym ciężarze. Bardzo dużo zrobiono w parowozowni dla polepszenia stanu gospodarki cieplnej parowozu. Wszystkie parowozy posiadające stokery mają specjalne urządzenia do skrapiania węgla. Maszyniści i ich pomocnicy uczą się przodujących metod opalania i konserwacji kotła.

W parowozowni Topki wykorzystuje się dla opalania parowozu chudy węgiel miejscowy. Drużyny maszynistów tow. Bogdanowa, Karakowa, braci Starożiłowych, oszczędzają systematycznie węgiel. Ogółem za pół roku zaoszczędzono 1175 ton paliwa.

Maszyniści z parowozowni Topki mają duże sukcesy. Lecz mogłyby one być jeszcze większe, gdyby lepiej wykorzystano istniejące w oddziale rezerwy.

Na oddziale zorganizowano nieźle prowadzenie pociągów o dużym ciężarze, lecz niestety duża jest ilość pociągów o niepełnym tonażu. W ostatnim czasie wysłano kilkaset takich pociągów. Bardzo źle wpływają na wskaźniki gospodarcze przebiegi parowozów luzem. W ciągu trzech miesięcy ponad 800 parowozów miało przebiegi luzem. W rezultacie stracono setki tysięcy rubli.

Przestój parowozów na stacji parowozowni macierzystej zmniejszył się znacznie w stosunku do normy, lecz przestój parowozów w parowozowniach zwrotnych Koleczino, Kiemierowo, Jurga-2, chociaż zmniejszył się w stosunku do zeszłego roku, mimo to przekracza jeszcze normę prawie o 1 godz. Na oddziale słabo jeszcze stosuje się system Sudnikowa, nie nawiązano ścisłej łączności z dyspozytorami sąsiednich odcinków. Nie-

uzgodnione jest podejście pociągów do punktów wlotowych. Udoskonalenie operatywnego planowania pracy pociągowej na oddziale — to rezerwy dalszej poprawy eksploatacji taboru kolejowego.

Parowozownia Topki, pomimo że systematycznie przekracza plany wszelkiego rodzaju napraw parowozów, wciąż jeszcze nie mieści się w normach przestojów parowozów w parowozowni. Często narusza się harmonogram godzinny z powodu nieterminowego dostarczania części zapasowych i materiałów. Dział mechaniczny pracuje często nie dla magazynu, lecz bezpośrednio dla parowozu. W szeregu przypadków naprawa parowozu była wstrzymana z powodu braku przewodów smarnych i stopu dla korbów topliwych i cegieł ogniotrwałych.

Doświadczenie oddziału topkińskiego wskazuje niezbicie, jakie korzyści ekonomiczne daje połączenie przyspieszenia obrotu parowozów z prowadzeniem pociągów o dużym ciężarze, w rezultacie czego uzyskuje się zwiększenie użytecznej pracy parowozu.

Dużą korzyść dało zastosowanie harmonogramu godzinnego dla napraw parowozów, powiązanego z wykresem ruchu pociągów.

Jednak doświadczenie oddziału topkińskiego świadczy o czym innym. W oddziale istnieją znaczne niewykorzystane rezerwy dalszego zwiększenia ilości parowozów i zmniejszenia ich kosztów własnych. Ażeby te rezerwy wykorzystać, należy bezwzględnie podnieść poziom kultury wszystkich prac eksploatacyjnych i szerzej wdrażać doświadczenie stachanowskie. Na tym właśnie polega jedno z ważniejszych zadań kolektywu oddziału.

Gudok Nr 248/1952

## O zwiększenie rentowności kolei

A. BONDARENKO  
Dyrektor kolei łotewskich

*Artykuł niniejszy omawia imponujące osiągnięcia kolejarzy łotewskich, którzy w swej pracy szeroko wykorzystują doświadczenia radzieckich przodowników pracy, racjonalizatorów i nowatorów.*

*Dzięki tym osiągnięciom poważnie obniżone zostały koszty własne przewozów na kolejach łotewskich, a tym samym zwiększona rentowność kolei.*

**O** LBRZYMIA armia kolejarzy stara się, aby państwowy plan parowozów wykonać jeszcze lepiej i szybciej. Kolektyw kolei łotewskich zrealizował z nadwyżką swoje zobowiązania, podane w liście do Tow. J. W. Stalina, Wielkiego Wodza Narodów. W ubiegłym roku przyspieszono obrót wagonów, poprawiono wykorzystanie taboru, zwiększono wydajność pracy i obniżono koszty przewozu. Zamiast planowanej dotacji państwowej w wysokości 3,6 mio rb. kolej dała państwu zysk w wysokości 11,6 mio rb. Kolektywowi kolei łotewskich przypadła w ubiegłym roku dwukrotnie nagroda w ogólnopaństwowym współzawodnictwie.

W pierwszym kwartale 1952 r. wykonały koleje łotewskie również z nadwyżką państwowy plan przewozów, obniżyły swoje koszty własne i osiągnęły ponadplanowy zysk w wysokości 3,9 mio rb. Kolektywowi kolejowemu przyznano kolejno trzykrotnie czerwony sztandar przechodni Rady Głównej Związków Zawodowych i Ministerstwa Komunikacji.

W toku socjalistycznego współzawodnictwa ujawnia się coraz silniej twórcza inicjatywa mas. Na kolei istnieje obecnie ponad 800 kolektywów, które wywalczyły sobie honorowy tytuł stachanowskich kolektywów oraz kolektywów najlepszej jakości.

Obecnie socjalistyczne współzawodnictwo charakteryzuje się silniejszym wykorzystaniem rezerw, wszech-

stronnym polepszeniem wyników gospodarczych i kompleksowym rozwiązywaniem zagadnień produkcyjnych.

Jedną z najważniejszych rezerw dla dalszego polepszenia wyników gospodarczych jest wprowadzenie postępowych metod.

Doświadczenia znanych nowatorów, towarzyszy Sudnikowa, Szczeblikina, Żandarowej i Agafonowej, znalazły na kolejach szerokie zastosowanie. Również i stachanowcy kolei łotewskich wnieśli wiele wartości do współzawodnictwa kolejowego. Doświadczenia maszynistów-pięćsetników, tow. E. Grippa i A. Spiridaniowa, rozszerzyły się na wszystkich maszynistów. Według norm racjonalnego planu pracuje systematycznie 75 maszynistów. Prowadzą oni ciężkie pociągi towarowe i osiągnęli wysokie średniodobowe obroty parowozów. Pięćsetnicy przeprowadzili w ubiegłym roku na magistrali 4500 ciężkich pociągów towarowych, którymi przewieźli przeszło milion ton ładunków ponad normę. Dla przewozu tej masy towarowej trzeba by przy planowym obciążeniu pociągów prowadzić setki dodatkowych pociągów, co kosztowałoby państwo 1 i 1/2 mio rb. Maszyniści prowadzący ciężkie pociągi zoszczędzili ponad 25.000 t. paliwa. Na tak zaoszczędzonym paliwie mogły koleje łotewskie jeździć kilkanaście dni.

Postępowe metody pracy znalazły zastosowanie we wszystkich zakładach pracy. Brygadier E. Kugis z ryskiego odcinka rozwinął wartościową inicjatywę: każ-

dy kilometr toru naprawia on z gwarancją najlepszej jakości. Zastępują na uwagę doświadczenia elektromechanika sygnalizacji i łączności S. Smolencewa w zakresie dobrej widoczności sygnałów i nienagannej łączności.

W interesie dalszego wzrostu współzawodnictwa i możliwie największego wykorzystania rezerw realizuje się poważną pracę w kierunku propagowania wiedzy ekonomicznej. Wprowadzono nauczanie dla pracowników zajmujących kierownicze stanowiska oraz inżynierów i techników. Odbývają się regularnie wykłady i seminaria w zakresie zagadnień ekonomiki transportu kolejowego. We wszystkich wydziałach i większych zakładach pracy utworzone są rady techniczno-gospodarcze, które zajmują się ważnymi zagadnieniami produkcyjnymi i finansowymi. Weszło w tradycję coroczne odbywanie kolejowych konferencji gospodarczych dla ustalenia rezerw i dróg zwiększenia rentowności. Wszystko to podwyższa poziom wiedzy ekonomicznej pracowników gospodarczych i funkcjonariuszy partii, zmusza ich wgłębiać się w zagadnienia ekonomiki i pomaga im odkrywać rezerwy. Ważnym środkiem polepszenia wyników ekonomicznych pracy transportowej oraz wzrostu rentowności linii kolejowych jest praca potokowa przy naprawach wagonów, przy zastosowaniu podwyższonych norm i obliczeń. Taka metoda naprawy dała doskonałe rezultaty w wagonowni Ryga-Towarowa.

Na czym polega ta metoda pracy? Dawniej istniało w wagonowni 675 różnych obliczeń, co utrudniało pracę majstrów i brygadzystów, wypisywanie bowiem różnych dokumentów zabierało dużo czasu. Ponadto poszczególne częściowe obliczenia sprowadzały zwiększone zużycie materiałów i części zamiennych, przyczyniały się do dodatkowych zapisów. Z wprowadzeniem tej metody dla napraw wagonów usunięto te niedogodności. Obecnie istnieje ogółem 16 rozszerzonych norm i obliczeń. Przy naprawie głównej zatrudnia się obecnie mniej pracowników aniżeli poprzednio. Majstrowie i brygadziści uzyskali przez to możliwość zwracania większej uwagi na organizację pracy.

Przeciętny zarobek pracowników zwiększył się, a koszty własne napraw wagonów obniżyły się. Zaczęła i nierentowna wagonownia przekształciła się w postępową, rentownie pracującą. W ubiegłym roku dała państwu ta wagonownia zysk w wysokości ponad 600 tys. rb. Doświadczenia potokowej pracy przy naprawach wagonów wprowadza się i w innych wagonowniach. Za przykładem ryskiej wagonowni wagonownia w Reseknie po wprowadzeniu tej metody dała państwu zysk w wysokości 315 tys. rb. Ołbrzymie rezerwy wzrostu rentowności linii kolejowych daje szerokie wprowadzenie rozrachunku gospodarczego. Na kolejach łotewskich przeszły na rozrachunek gospodarczy wszystkie oddziały parowozowni i wagonowni, prawie cały tabor parowozowy, stacje rozrządowe i towarowe, wszystkie odcinki drogowe i łączności, stacje wodne i elektrownie. Sama brygada parowozowa na rozrachunku gospodarczym przyniosła w przeszłym roku zysk ponad milion rb. Przez wprowadzenie rozrachunku gospodarczego obniżyły się o 13,7% koszty własne każdego zestawionego i odprowadzonego pociągu.

Jednym z rozstrzygających warunków udoskonalenia rozrachunku gospodarczego jest dalsze ulepszenie planowania w dolnych jednostkach i urządzenie ob-rachunku. W tym zakresie podjęła szeroką inicjatywę Klaudia Baranowskaja, inżynier-ekonomista parowozowni w Dźwińsku. Wciągnęła ona wszystkich pracowników do współzawodnictwa o obniżenie kosztów własnych każdej operacji produkcyjnej, opracowała i uzasadniła technicznie plan produkcyjno-financeowy brygad parowozowych dla każdej jazdy oraz dla brygad naprawy parowozów, zorganizowała codzienne obliczenie wykonania wszystkich technicznych i gospodarczych wskaźników pracy.

Dzięki wprowadzeniu tej metody planowania oddolnego uzyskała parowozownia dźwińska w ubiegłym roku ponadplanową akumulację 365 tysięcy rb. Na kolejach łotewskich nie ma już obecnie zakładu pracy,

który by nie stosował metody organizowania planowania oddolnego według przykładu dźwińskiej parowozowni.

W walce o zwiększenie rentowności przypisuje się duże znaczenie zmianie systemu rozliczeniowego parowozowni z dyrekcją kolei. Nowy system obliczeń, bazowany na brutto-tono-kilometrach, a nie na parowozokilometrach, podniósł zainteresowanie w zwiększeniu efektywnej pracy parowozów na korzyść prowadzenia ciężkich pociągów towarowych i ograniczenia pomocniczych elementów obrotu. Pozwoliło to na średnie zwiększenie obciążenia pociągów w stosunku do planu, co w rezultacie przyniosło oszczędność 1300 tysięcy rb.

Jest rzeczą ważną, aby kierownictwo głównego zarządu parowozowego w Ministerstwie Komunikacji przestudiowało dokładnie doświadczenia stosowanego systemu obliczeniowego z parowozowniami, opartego na brutto-tono-kilometrach, to jest na obliczeniu faktycznie wykonanych przewozów. W latach powojennej pięcioletki odbudowano wagony uszkodzone w czasie wojny. Przemysł dostarcza kolei wagony o dużej ładowności. Na wielu liniach kolejowych nie ma obecnie hal warsztatowych dla średnich i głównych napraw wagonów. Wydaje się więc, że dla Ministerstwa Komunikacji nadszedł czas ostatecznego rozwiązania zagadnienia oddania napraw głównych wagonów do zakładów naprawczych oraz zlikwidowania wagonowni niewykorzystanych, technicznie niewystarczająco wyposażonych i deficytowo pracujących.

Wymaga to szybkiego rozwiązania kilku innych jeszcze zagadnień. Na kolejach pracuje duża ilość gońców w brygadach parowozowych i pociągowych. Celowe byłoby więc dodatkowe inwestycje dla urzędzenia telefonów w mieszkaniach wszystkich drużyn parowozowych, co umożliwiłoby likwidację gońców. Ustalono na podstawie obliczeń, że ograniczenie ilości gońców już w pierwszych dwu latach pokryłoby koszty urzędzenia telefonów, a ponadto zwolniłoby dużą ilość robotników, którzy są pilnie potrzebni w przemyśle. Poza tym podniosłoby to, oczywiście, kulturę pracy.

Partia Komunistyczna i Rząd Radziecki okazują dużą pomoc transportowi kolejowemu, uzbrajając go w postępową, krajową technikę i poświęcając wiele uwagi dalszemu podnoszeniu materialnego i kulturalnego poziomu życia kolejarzy. Stawiane są nowe, zwiększone postulaty dla pracy transportu kolejowego, jako też dla całej gospodarki narodowej. Wysiłki kolejarzy radzieckich skierowane są na usunięcie istniejących braków i mobilizację nowych rezerw, na szerokie zastosowanie postępowych metod socjalistycznej pracy. Po rozważeniu wszystkich możliwości zdecydował się kolektyw kolei łotewskich w tym roku zwiększyć wydajność pracy o 3%, obniżyć o 2% w stosunku do planu koszty własne, zapewnić rentowność wszystkich zakładów i zrezygnować z dotacji państwowej w sumie kilku milionów rb. Zobowiązania te oparte są na opracowanym planie kompleksowego wprowadzenia nowej techniki, progresywnych procesów technologicznych i postępowych metod pracy. Wydziały polityczne, organizacje partyjne i związkowe usprawniają działalność partyjno-polityczną, w szczególności wśród pracowników personelu pociągowego. W planie kompleksowym stoi na pierwszym miejscu poprawienie wskaźników ekonomicznych drogą mechanizacji najcięższych procesów pracy, szerokiego wprowadzania doświadczeń nowatorów oraz lepszej organizacji pracy.

Dalsze obniżenie kosztów własnych przewozów, osiągnięcie wysokiej rentowności oraz rozszerzenie ponadplanowanych zysków są nie do pomyślenia bez decydującego poprawienia ekonomicznej pracy w transporcie, rozpoczynając od Ministerstwa, a kończąc na oddolnej jednostce. Podniesienie poziomu pracy ekonomicznej oznacza dalszy krok naprzód w kierunku przedterminowego wykonania i przekroczenia państwowego planu przewozów nie tylko pod względem ilościowym, ale i jakościowym.

(„Der Verkehr Nr 11 z r. 1952)

## WSPOMNIENIE POŚMIERTNE

### Inż. Stefan Miller



W dniu 7 marca rb. zmarł nagle w Warszawie inż. Stefan Miller, starszy radca w Departamencie Mechanicznym Ministerstwa Kolei, wybitny konstruktor wagonów, odznaczony w 1946 r. srebrnym Krzyżem Zasługi.

Inż. S. Miller urodził się w Warszawie 25.VIII 1892 r. W 1914 r. ukończył Wydz. Mechaniczny Wyższej Szkoły Budowy Maszyn i Elektrotechniki im. Wawelberga i Rotwanda w Warszawie.

Od 1921 do 1922 r. pracował jako konstruktor w Fabryce Wagonów w Ostrowiu Wlkp. Do 1939 r. zajmował stanowisko kierownika działu konstrukcji wagonów tramwajowych i motorowych w Biurze Technicznym Fabryki Lilpop, Rau i Loewenstein.

Po odzyskaniu niepodległości w marcu 1945 r. objął stanowisko kierownika referatu konstrukcji wagonów w Dep. Mechanicznym Min. Komunikacji, gdzie pracował do chwili zgonu.

Inż. Miller należał do kadry wybitnych specjalistów taboru kolejowego.

Niezależnie od bieżących obowiązków zawodowych, inż. Miller prowadził długoletnie studia nad zagadnieniem konstrukcji wagonów, dążąc do unowocześnienia naszego taboru kolejowego. Ponadto współdziałał przy opracowaniu konstrukcji pierwszego po wojnie wagonu osobowego w kierunku obniżenia ciężaru własnego wagonu, bez zmniejszenia jego wytrzymałości i bezpieczeństwa ruchu.

Jako rezultat tej współpracy z Centralnym Biurem Konstrukcyjnym Przem. Tab. Kol. w Poznaniu osiągnięto znaczne zmniejszenie ciężaru własnego nowobudowanych wagonów.

Inż. St. Miller, wykorzystując swe wieloletnie doświadczenie jako konstruktor wagonów, wykazał dużo inicjatywy i włożył wiele pracy, poza swymi normalnymi zajęciami, przy opracowaniu konstrukcji różnych nowych typów wagonów.

Jedną z ostatnich Jego prac był projekt wagonu samowyladowawczego do przewozu materiałów sypkich z możliwością wyladowania na obie strony oraz do wszystkich innych towarów po ustawieniu podłogi poziomo.

Przedwczesna śmierć pozbawiła kolejnictwo polskie jednego z najwybitniejszych konstruktorów wagonowych.

Cześć Jego Pamięci!

# KRONIKA

## Z kraju

### WSPÓLPRACA PRACOWNIKÓW PKS i PKP USPRAWNIA PRZELADUNEK TOWARÓW

(O) Robotnicy Ekspozytury PKS w Wałbrzychu, zatrudnieni w brygadach załadowniczych w Żarowie, podjęli szereg zobowiązań, mających na celu usprawnienie załadunku towarów na stacjach kolejowych oraz przyspieszenie obrotu wagonów.

M. in. 20-osobowa brygada załadownicza Kowalewskiego w Żarowie postanowiła zwiększyć dzienny przewóz na stacje z 460 do 600 ton, a zespół Druciaka z Głuszycy — ładować do 30 wagonów dziennie zamiast dotychczasowych 23,

### AKCJA WIOSENNO-PORZĄDKOWA NA PKP Z NARADY W STALINOGRODZIE

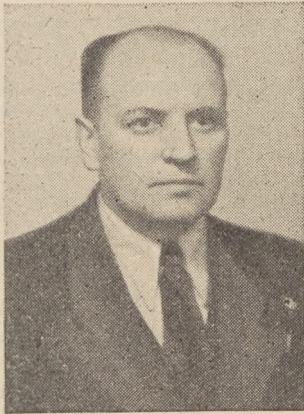
W DOKP Stalinogród odbyła się konferencja poświęcona tegorocznej akcji sanitarno-porządkowej PKP.

Plan pracy w tym zakresie, sporządzony przez Dep. Techniki i Dep. Zdrowia Min. Kolei, kładzie wielki nacisk na stałe utrzymywanie porządku i czystości w miejscach pracy kolejarzy, w stołówkach, hotelach robotniczych i świetlicach, jak również na dworcach i wokół innych urządzeń stacyjnych. Równoległe z troską o poprawę stanu sanitarnego musi iść w parze dbałość o estetyczny wygląd dworców, wyremontowanie i uporządkowanie miejsc kąpielowych, szatni i umywalni, ustawienie i schludne utrzymanie śmietników, zaopatrzenie w dobrą wodę do picia, usunięcie nieczystości i złomu, urządzenie trawników i kwiatników.

DOKP Stalinogród rozwinie również szeroką akcję uświadamiającą wśród podróżnych, aby utrzymywali w czystości i nie niszczyli urządzeń kolejowych, z których sami korzystają, bowiem od podróżnych zależy również w dużej mierze powodzenie akcji sanitarno-porządkowej na kolejach.

## Z ŻAŁOBNEJ KARTY

### Inż. Jan Surowiak



W dniu 24 marca rb. zmarł nagle w Warszawie inż. Jan Surowiak, doradca techniczny Centralnego Zarządu Kolejowych Zakładów Produkcyjnych.

Inż. Jan Surowiak urodził się w r. 1899 w Bażanówce, w powiecie Sanockim. Pomimo trudnych warunków życiowych, dzięki nieprzeciętnym zdolnościom i wytrwałości ukończył u schyłku I-szej wojny światowej gimnazjum w Sanoku, a następnie po odbyciu służby wojskowej wstąpił na Politechnikę Lwowską.

Uzyskawszy w roku 1927 dyplom inżyniera mechanika, poświęcił się kolejowej służbie warsztatowej, przechodząc kolejno wszystkie stanowiska aż do naczelnika warsztatów.

Wybuch II-giej wojny światowej zastał Go na stanowisku naczelnika Warsztatów Głównych w Łapach, w których pracuje pod zarządkiem Władz radzieckich, jako główny inżynier. W okresie okupacji hitlerowskiej schodzi do roli pracownika biurowego, aby z chwilą wyzwolenia objąć z powrotem kierownictwo warsztatami.

W roku 1946 do 1947 delegowany zostaje do Ameryki jako rzeczoznawca przy zakupie maszyn i obrabiarek. Po powrocie do kraju powołany zostaje na stanowisko Wicedyrektora Departamentu Mechanicznego Ministerstwa Komunikacji. Pozostając na tym stanowisku w ciągu 3 lat, oddaje poważne usługi przy odbudowie i reorganizacji warsztatów kolejowych.

Z chwilą wyodrębnienia warsztatów kolejowych w oddzielne przedsiębiorstwo jest jednym z organizatorów Dyrekcji Zakładów Produkcyjnych w Poznaniu, a następnie obejmuje stanowisko doradcy technicznego w Centralnym Zarządzie Kolejowych Zakładów Produkcyjnych.

Na wszystkich tych stanowiskach, jako świetny znawca spraw warsztatowych, zdolny organizator i nieustraszony w pracy, położył ogromne zasługi dla odrodzonego kolejnictwa polskiego w dziedzinie warsztatowej, a wśród współpracowników i podwładnych zyskiwał sobie ogólną sympatię.

Zmarły przedwcześnie i nieoczekiwanie inż. Surowiak był najlepszym kolegą, zawsze chętnym i skorym do pomocy. Ze skarbnicy Swojej wiedzy i doświadczenia pozwalał czerpać każdemu, kto tego potrzebował. Zawsze uczynny i nad siły pracowity, nieprzeciętnego charakteru i zalet umysłu, pozostawił niezatarte po Sobie wspomnienia.

Cześć Jego pamięci!

## NOWY FILM O KOLEJARZACH

Wytwórnia Filmów Dokumentalnych w Warszawie wyprodukowała nowy film z życia kolejarzy pt. „Kolejarskie słowo”.

Bohaterem filmu jest załoga pociągu towarowego wiozącego węgiel ze Śląska do Szczecina. Pociąg zaopatrzonej jest w „list gwarancyjny”, którym wysyłający i prowadzący pociąg kolejarze zobowiązują się do sprawnego i terminowego doprowadzenia transportu do stacji przeznaczenia.

W filmie występują kolejarze pod swymi prawdziwymi nazwiskami, a akcja filmu została zbudowana na podstawie autentycznych wydarzeń.

### REKORDOWE OSIĄGNIĘCIE MASZYNISTY Z SIEDLEC W WALCE O ZWIĘKSZENIE BRUTTA PRZEWOŻONYCH POCIĄGÓW

We współzawodnictwie o przewożenie cięższych pociągów, dające poważne oszczędności w węglu, maszyniści całej sieci PKP osiągają poważne wyniki, zwiększając przeciętnie brutto prowadzonych pociągów o 15—20%.

Rekordowy wynik w tym zakresie uzyskał maszynista z parowozowni Siedlce, Władysław Guzewicz, który, zachowując przepisowe normy zużycia węgla i punktualny przebieg pociągu na szlaku, zwiększył ilość przewożonego przez swój pociąg ładunku prawie o 70%.

Sukces ten przodujący maszynista siedlecki zawdzięcza stosowaniu bezdymnego spalania węgla oraz racjonalnych metod eksploatacji parowozu, wzorowanych na metodach kolejarzy radzieckich.

## NOWE PRAWO PRZEWOZOWE NA PKP

(O) Z dn. 1 marca rb. zostało wprowadzone nowe prawo przewozowe, mające na celu usprawnienie współpracy kolejarzy z użytkownikami kolei na całej sieci PKP.

Obowiązujące do niedawna przedwojenne prawo przewozowe było przestarzałe i nie odpowiadało obecnym potrzebom w nowych warunkach społeczno-ekonomicznych. Prawo to, oparte na zasadach gospodarki kapitalistycznej, pozostawiało klientowi prawie całkowitą swobodę w gospodarowaniu wagonem towarowym, pod warunkiem uregulowania przewidzianego

nych z tego tytułu opłat na rzecz PKP; koleje nie miały wówczas możliwości wykorzystania w pełni swych zdolności przewozowych.

Nowe prawo przewozowe, zbudowane w oparciu o nadzwyczaj cenne doświadczenia radzieckie, reguluje przede wszystkim podstawowe dla pracy kolejnictwa zagadnienia z dziedziny planowania i dyscypliny przewozów, kładąc nacisk na obowiązek stosowania marszrutyżacji przewozów; wprowadza jednolitą gospodarkę na bocznicach; ujednolica czynności ekspedycyjne i ich stronę prawną-finansową; ustala sposób załatwiania reklamacji oraz dochodzenia odszkodowań i zapewnienia PKP nieznaną dotychczas operatywność w ściąganiu należności za przejazdy bezbiletowe.

Nowe prawo przewozowe zapewnia wyeliminowanie nieracjonalnych przewozów (kolej obowiązana jest odrzucić z planu przewozy krzyżujące się, przeciwbieżne lub na zbyt długie i zbyt krótkie odległości) oraz realność planów przewozowych: użytkownicy obowiązani są składać operatywne plany pięciodniowe pod rygorem nieotrzymania wagonów. Szczególne znaczenie dla walki o plan i o zachowanie dyscypliny przewozowej będą miały kary umowne, które obowiązani są płacić w razie naruszenia przepisów zarówno klienci jak kolej.

Min. Kolei zorganizowało, oprócz przeszkolenia aktywnej służby handlowej PKP, również szkolenie dla przedstawicieli służby transportowej wszystkich resortów dla szczegółowego zapoznania się z nowymi przepisami przewozowymi.

#### MASZYNISTA Z OLSZTYNA ZWYCIĘŻYŁ W OGÓLNOPOLSKIM KONKURŚIE SPALANIA MUŁU WĘGLOWEGO

(O) Redakcja miesięcznika „Gospodarka Węglem”, wychodzącego w Stalinogrodzie ogłosiła w swoim czasie konkurs na najbardziej racjonalne spalanie mułu węglowego. W konkursie wzięło udział kilkudziesięciu palaczy kotłów stałych i maszynistów parowozowych PKP z całej Polski. Pierwsze miejsce zdobył maszynista PKP z Olsztyna Aleksander Tyniecki, któremu przyznano nagrodę indywidualną w wys. 1000 zł.

W akcji spalania mułu węglowego biorą udział liczni maszyniści PKP z całego kraju, spalając od 20 do 70 % mułu w stosunku do ilości przydzielanego węgla.

#### KONKURS NA NAJAKTYWNIJSZEGO RACJONALIZATORA

(O) Samodzielny Dział Techniki DOKP Warszawa ogłosił konkurs na najaktywniejszego racjonalizatora w okresie od 1 kwietnia do 30 czerwca 53 r.

Za najaktywniejszego racjonalizatora będzie uznany taki pracownik DOKP Warszawa, który w tym okresie czasu zgłosi największą ilość projektów, przyjętych do wykorzystania przez Komisję Wynalazczości.

Ilość projektów zatwierdzonych do wykorzystania musi wynosić co najmniej 5. W przypadku zgłoszenia równej ilości projektów przez kilku racjonalizatorów będzie decydować wartość zgłoszonych projektów. W przypadku zgłoszenia projektu zespołowego, uczestnikowi konkursu będzie przyznana tylko ta część projektu, która stanowi jego udział procentowy w realizacji projektu.

#### KOBIETY — RACJONALIZATORAMI PKP

(O) W rozwijającym się stale ruchu racjonalizatorskim na PKP biorą ostatnio udział również kobiety zatrudnione w warsztatach kolejowych jako tokarze, frezerzy itp.

Dwa nowe usprawnienia zgłosiły ostatnio: tokarka parowozowni w Gliwicach Hildegarda Kałuża, która skonstruowała ochraniacz do obróbki żeliwa i metali nieżelaznych, zapewniający zwiększenie bezpieczeństwa pracy i przyspieszający zbórkę wózków obróbkowych — oraz pracownica Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Ostrowie Maria Grzegorzowska, zatrudniona w kopiowni przy wywoływaniu rysunków, która ulepszyła konstrukcję skrzyni amoniakowej do wywoływania rysunków.

#### ODBUDOWA DWORCA W TORUNIU

U (O) W dn. 22 lipca rb. będzie oddany do użytku część nowoodbudowanego dworca Toruń Główny. Całość budynku będzie gotowa w październiku rb. Budynek dworca był niemal całkowicie wypalony w czasie działań wojennych. Ostatnio przystąpiono do jego odbudowy. Fronton gmachu nie ulegnie zmianie, wewnątrz ściany będą wyłożone marmurem do wys. 2 m. Obecnie trwają prace przy zakładaniu instalacji elektrycznych i wodociągowych.

#### NARADA KOLEJARZY W RZESZOWIE W SPRAWIE OSZCZĘDNOŚCI WĘGLA

W Rzeszowie odbyła się niedawno narada członków brygad inżynierjno-robotniczych, referentów ciepłych i personelu technicznego PKP, poświęcona omówieniu sposobów racjonalnego spalania węgla w parowozach.

Omówiono obszernie osiągnięcia kolejarzy radzieckich w zakresie stosowania oszczędnościowych systemów spalania węgla przez używanie gorszych jego gatunków, spalanie leszu itp.

Instruktor z Żurawicy, Strychalski, zwrócił uwagę na konieczność kontroli wywrotek paleniskowych, gdyż jak się okazało po przeglądzie kanałów, około 15 % wysypanego popiołu nadaje się jeszcze do użytku.

W wyniku obrad postanowiono stosować odpowiednie mieszanki węgla oraz otoczyć opieką młode kadry, przekazując im doświadczenia starszych maszynistów.

#### KOLEJARZE STACJI WARSZAWA-PRAGA WYŚLALI 1000 POCIĄGÓW Z LISTEM GWARANCYJNYM

(O) Kolejarze stacji Warszawa-Praga, realizując swe długofalowe zobowiązanie wyprawili ostatnio w drogę 1000-ny pociąg z listem gwarancyjnym.

Składając meldunek o wykonaniu zobowiązania, załoga stacji złożyła nowe zobowiązanie — wyprawienia następnego tysiąca pociągów z listem gwarancyjnym w terminie do dn. 22 lipca rb. Do współzawodnictwa w zakresie ilości i jakości pociągów, odprawianych z listami gwarancyjnymi, rewidentzi stacji Warszawa-Praga wezwali swych kolegów ze stacji rozrządowej Odolany oraz III oddziału eksploatacyjnego stacji Siedlce.

Za dobre wyniki dotychczasowego współzawodnictwa 60 kolejarzy ze stacji Warszawa-Praga otrzymało nagrody.

#### WSPÓZAWODNICTWO MIĘDZYBRANŻOWE NA STACJI BIELSKO

(O) Do usprawnienia obrotu wagonów i zlikwidowania niepotrzebnych, kosztownych przestojów przyczynia się poważnie współzawodnictwo międzybranżowe, rozwijające się na PKP.

Ostatnio roczną umowę o współzawodnictwo międzybranżowe z kolejarzami stacji Bielsko podpisały: Fabryka Wyrobów Śrubowych „Bispol” i Okręgowe Przedsiębiorstwo Handlu Opalem w Bielsku.

#### ELEKTROMONTERZY PKP Z LESZNA PRZODUJĄ W RUCHU RACJONALIZATORSKIM

(O) W ruchu racjonalizatorskim, rozwijającym się żywo na całej sieci PKP, przodują ostatnio na terenie DOKP Poznań pracownicy Oddziału Elektrotechnicznego w Lesznie i Wolsztynie.

Elektromonter Tadeusz Berus, odznaczony odznaką „Racjonalizatora Produkcji”, zaprojektował m. in. przeniesienie turbozespołu z kotła parowozu na pomost oraz wynalazł mieszaninę smaru wysokotopliwego do turbozespołów parowozowych. Elektromonter Jan Olechnowski z odcinka silnych prądów w Wolsztynie złożył 4 pomysły. Opracował on projekt zastosowania mieszaniny trocin z gipsem przy pracach elektromontażowych, projekt budowy słupów strunobetonowych dla potrzeb ogólnych oraz specjalne słupolazy.

Elektromonter z odcinka silnych prądów w Lesznie Tadeusz Szatkowski zgłosił sposób samoczynnego smarowania linek stalowych od lamp słupowych opuszczanych. Ponadto ulepszono według jego pomysłu wprowadzenie przewodu kabelkowego do końcówek

kablowych. Technik Oddziału Zygmunt Orzechowski skonstruował uniwersalny klucz do wkręcania rur, nakrętek i przecinania drutu.

#### KOLARZE CZĘSTOCHOWY

##### WSPÓŁZAWODNICZĄ „O ZIEŁONĄ DROGĘ“

(O) 54 stacje kolejowe w obrębie częstochowskiego węzła kolejowego biorą udział w walce o tzw. „zieloną drogę“ tj. przepuszczanie pociągów bez zatrzymywania ich przed semaforami. W wyniku współzawodnictwa zmniejszono w r. 1952 w stosunku do 1951 ilość zatrzymanych pociągów o 7,6%.

##### 3 DALSZE KINA DWORCOWE POWSTANĄ W R.B.

(O) Ostatnio uruchomiono w Słupsku kino dworcowe na 58 miejsc. Kino w Słupsku jest piątym kinem dworcowym w kraju po Bydgoszczy, Wrocławiu, Poznaniu i Krakowie.

W r. b. przewiduje się utworzenie nowych trzech kin dworcowych: w Łodzi Kaliskiej, Szczecinie i Skarżysku.

## Z zagranicy

### WZRASTA DOBROBYT KOLEJARZY W ZSRR

Dziennik pracowników kolejowych „Kujbyszewskij Zeleznodorożnik“ podał ostatnio cały szereg interesujących przykładów z życia kolejarzy radzieckich, przykładów świadczących o stałym wzroście dobrobytu i kultury pracowników radzieckiego transportu kolejowego.

„Na kolei kujbyszewskiej, pisze dziennik, kolejarze mają do swej dyspozycji 4 technika, które kształcą specjalistów: maszynistów, drogowców, pracowników budowlanych, hydraulicznych... Setki kolejarzy podnoszą poziom swych wiadomości fachowych bez oderwania się od produkcji. W roku ubiegłym 34 kolejarzy otrzymało średnie techniczne wykształcenie po zakończeniu zdania egzaminów. Obecnie w Wszechzwiązkowym Technikum Korespondencyjnym przeszło 100 kolejarzy kujbyszewskiej magistrali kształci się drogą korespondencyjną na techników, a 40 pracowników kształci się tą samą drogą, na inżynierów kolejowych.“

Z roku na rok zwiększają się inwestycje na budownictwo mieszkaniowe kolejarzy kolei kujbyszewskiej. W roku 1952 kredyty na ten cel były 10-krotnie większe niż w roku 1946.

„W roku ubiegłym, pisze dziennik, pobudowano 89 domów mieszkalnych dla pracowników brygad parowozowych, 28 dwulokalowych domów dla pracowników wagonowni na węźle syzrańskim, ośmiolokalowe domy na stacjach Kinel i Penza“.

Dziennik podaje jeszcze inne wymowne cyfry, świadczące o opiece, z jakiej korzystają pracownicy kujbyszewskiej magistrali kolejowej.

„W roku 1952 ponad 4000 kolejarzy kujbyszewskich spędziło wczasy w sanatoriach, domach wypoczynkowych lub na wycieczkach turystycznych. Około 6000 dzieci kolejarzy spędziło lato w obozach pionierskich.“

### DROGA PRZYJAŹNI

Pełną parą idą roboty przy budowie linii kolejowej, wiodącej od miasta Koszyce do granicy Związku Radzieckiego. Tę magistralę kolejową naród czechosłowacki nazwał „Drogą przyjaźni“, łączą ona bowiem dwa związane ze sobą węzłami trwałej przyjaźni narody: czechosłowacki i radziecki.

Pracujący przy budowie tej linii kolejowej kolejarze wykazać się mogą coraz lepszymi osiągnięciami. Szczególnie wielkie zwycięstwo odnieśli oni w dniu 21 lutego rb., gdy przebite zostały ostatnie metry ziemi w Bujanowskim Tunelu, największym w Europie Środkowej.

### BRATERSKA WSPÓŁPRACA

Wielka przyjaźń między narodem radzieckim i narodem chińskim stanowi przykład zupełnie nowych stosunków międzynarodowych. Przyjaźń ta bowiem oparta jest na zasadach równorzędności, bliskiej współpracy i wzajemnej pomocy, na zasadach walki o pokój i postęp ludzkości.

Olbrzymi wkład w dzieło umocnienia i dalszego rozwoju przyjaźni radziecko-chińskiej wnieśli kole-

jarze chińscy i radzieccy. W ciągu 3 lat wspólnego zarządzania Chińską Czanczuńską Koleją Żelazną, która w dniu 31 grudnia 1952 r. była całkowicie przekazana pod zarząd Chińskiej Republiki Ludowej, kolejarze obu krajów nie szczędzili wysiłków, aby przyczynić się do podniesienia potencjału gospodarczego Chin Ludowych w interesie pokoju i szczęścia narodów.

W ciągu tych 3 lat Kolej Czanczuńska przy pomocy Związku Radzieckiego nie tylko stała się wzorową koleją, ale i odegrała olbrzymią rolę w rozwoju całego transportu kolejowego Chin Ludowych. Z tej kolei przeniesiono na inne odcinki sieci kolejowej 7693 pracowników w celu okazania pomocy innym kolejom.

Wykorzystując doświadczenie i prowadząc wielką robotę organizacyjną, Kolej Czanczuńska wypełniła w całości postawione jej zadania. Dowodem tego jest np. fakt, że obrót wagonów, wynoszący w 1952 roku 2,7 doby, obniżył się we wrześniu 1952 roku do 1,93 doby. W ciągu 2 lat i 9 miesięcy na parowozach zaoszczędzono 86.000 ton paliwa.

Poważnymi osiągnięciami poszczycić się może Kolej Czanczuńska w zakresie szkolenia kadr kolejarzy. W samym tylko 1951 roku było zorganizowane ponad 33.000 narad produkcyjno-technicznych i szkoleniowo-instrukcyjnych. W ciągu niespełna 3 lat kolejarze radzieccy, wykorzystując różne sposoby, wyszkolili 39.000 pracowników średniego i wyższego aktywu technicznego.

### OBRAZY O PRACY KOLEJARZY

W lwowskiej galerii obrazów zorganizowana została ostatnio wystawa obrazów na tematy kolejowe. Wystawiono ponad 100 eksponatów obrazów, rzeźb i szkiców, przeważnie poświęconych doniosłym zmianom, jakie dokonane zostały w latach ostatnich na obszarach Zachodniej Ukrainy.

Jedno z czołowych miejsc w twórczości artystycznej Zachodniej Ukrainy zajmuje praca kolejarzy-stachanowców. Zwraca na siebie uwagę imponujących rozmiarów obraz w wielkich złożonych ramach, przedstawiający akcję rozformowania pociągu na stacji rozrządowej Lwów — Główny. Maszynista parowozu manewrowego popchnął skład pociągu i wagony potoczyły się w kierunku torów rozjazdowych. Płozowi uważnie śledzą za ruchem grup wagonów, stwarzając między nimi odpowiednie przerwy. Zwrotniczowie kierują tabor na tory specjalizowane.

Na pierwszym planie widać kierownika zespołowej brygady ustawiaczy, twórcę nowej metody formowania pociągów na wyciągu, tow. Karaszkiewicz, który daje wskazówki maszyniście parowozu manewrowego, tow. Kaszyskiemu.

Obraz ten jest dziełem znanego artysty malarza, tow. Dobronrawowa, który specjalizuje się w tematyce kolejowej. Z innych obrazów zasługują na uwagę 3 obrazy artysty tow. Piotrowicza, przedstawiające różne fragmenty pracy stacji Lwów-Główny oraz obraz artysty Sokołowa, przedstawiający ustawioną w Stryjskim Parku małą kolej lwowską, obsługiwaną wyłącznie przez młodzież w wieku szkolnym.

### OSIĄGNIĘCIA BUŁGARSKICH KOLEJARZY

Trzy lata temu maszynista parowozowni Płowdiw, tow. Genczew, za przykładem przodujących maszynistów radzieckich przeprowadził po raz pierwszy w Bułgarii pociąg ciężkiej wagi ze stacji Płowdiw do stacji Stara Zagora, pociąg, którego waga przewyższała o 60% ustalone normy.

Inicjatywa tow. Genczewa znalazła od tego czasu licznych naśladowców. W roku 1951 Genczew przewiózł ładunków o 20.000 ton ponad normę. Z jego naśladowców Zymczew, Ludiew i inni przekroczyli normę o 15.000 ton. Kolektyw parowozowni Płowdiw, który wziął udział w socjalistycznym współzawodnictwie o prowadzenie pociągów ciężkiej wagi, przekroczył w roku 1951 podjęte przez siebie zobowiązania, przewożąc 732.000 ton ponad plan. W roku 1952 kolektyw ten prawie podwoił wskaźniki z roku poprzedniego. Należy nadmienić, że od 1 stycznia do 21 lutego rb. ilość przewiezionych powyżej ustalonej normy ładunków przez maszynistów parowozowni Płowdiw osiągnęła imponującą cyfrę 250.000 ton.

## KOBIECE BRYGADY NA KOLEJACH RUMUŃSKICH

Zatrudnienie kobiet na kolejach rumuńskich ciągle wzrasta. Niedawno z Bukaresztu do Konstancy przybył pierwszy w Rumunii pociąg, obsługiwany przez brygadę kobiecą. Pociąg był powitany na stacji przez delegację kolektywu pracowników stacyjnych. W imieniu brygady kobiecej kierowniczka pociągu, Wojkulescu, wyraziła głęboką wdzięczność partii i rządowi ludowemu za troskliwą opiekę, jaką otoczona jest w Rumunii kobieta.

Pociąg przybył na miejsce przeznaczenia ściśle według wykresu.

## OLBRZYMIE ZYSKI KOMPANII KOLEJOWYCH I NĘDZNE ZAROBKI KOLEJARZY AMERYKAŃSKICH

W pogoni za maksymalnymi zyskami potentanci kolejowi w USA, którzy w swych rękach koncentrują wielkie ilości akcji kompanii kolejowych, stosują metody jak najdalej idącego wyzysku pracowników. W wyniku stosowania tych metod zwiększa się bezrobocie na kolejach amerykańskich, a jednocześnie wzrasta ilość nieszczęśliwych wypadków w pracy. Jak donosi

„Gudok“, we wrześniu 1952 roku zatrudnienie na kolejach amerykańskich było o 20% mniejsze niż w czerwcu 1945 roku. Tylko od września 1951 r. do września 1952 r. ilość zatrudnionych na kolejach amerykańskich pracowników zmniejszyła się o 4,1%.

Brak należytej ochrony pracy jest powodem wzrostu nieszczęśliwych wypadków wśród kolejarzy. Jeżeli w 1950 roku ofiarą wypadków na kolejach padło 21.763 kolejarzy amerykańskich, to w roku 1951 ilość poszkodowanych kolejarzy wzrosła do 23.269 osób. W samym tylko roku 1951 poniosło śmierć podczas pracy 397 kolejarzy amerykańskich.

A tymczasem amerykańscy potentaci kolejowi, akcjonariusze i bankierzy, ciągną olbrzymie zyski z pracy kolejarzy. Za pierwsze 9 miesięcy roku ubiegłego czyste zyski amerykańskich kompanii kolejowych w porównaniu z odpowiednim okresem roku poprzedniego wzrosły o 28%. W trzecim kwartale roku 1952 były one o 58% wyższe niż w trzecim kwartale roku 1951. Podczas gdy przeciętny kolejarz amerykański zarabia 3.226 dolarów rocznie, prezes amerykańskiej kompanii kolejowej „Pennsylvania“, Clement, otrzymuje za swoją „pracę“ 128.960 dolarów rocznie. Dodać należy, że w roku 1952 według danych amerykańskiego Urzędu Statystycznego minimum dochodu dla rodziny składającej się z 4 osób wynosiło 4000 dolarów rocznie.

# Konkurs na recenzję książek technicznych

W walce o nową, przyspieszającą postęp książkę techniczną — twórcza krytyka w formie recenzji dopomaga, ułatwia, udoskonala pracę autora i wydawcy oraz zwiększa czytelność piśmiennictwa technicznego.

Zarówno w samej książce, jak w jej ocenie powinny być uwzględnione przede wszystkim: najnowsze zdobycze polskiej myśli technicznej naszych uczonych, racjonalizatorów, wynalazców, nowatorów, olbrzymie osiągnięcia przodującej nauki i techniki radzieckiej rewolucjonizującej metody pracy ludzkiej, dorobek techniczny krajów demokracji ludowej, krytycznie ocenione prace z dziedziny techniki w innych krajach oraz powiązanie treści i ujęcia z praktyką, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb czytelnika — robotnika.

Dotychczasowy stan recenzji omawiających krytycznie wydań w Polsce książkę techniczną nie jest zadowalający zarówno pod względem ilościowym jak i jakościowym.

Dążąc do pobudzenia ruchu recenzyjnego i wzmocnienia pracy twórczej w tym zakresie, Państwowe Wydawnictwa Techniczne (PWT) ogłaszają konkurs na najlepsze recenzje książek technicznych wydanych przez PWT.

## WARUNKI KONKURSU

1. Recenzja powinna dotyczyć wydanej przez PWT książki, oryginalnej lub tłumaczonej, z wyłączeniem instrukcyj oraz prac badawczych instytutów naukowo-badawczych.

2. Przedmiotem konkursu są podpisane recenzje, opublikowane w czasopismach wydanych za rok 1953, mianowicie:

2.1. w czasopismach technicznych wydawanych przez Naczelną Organizację Techniczną (NOT) i PWT — wszystkie wydrukowane recenzje, bez specjalnych zgłoszeń,

2.2. w innych czasopismach — po zgłoszeniu do PWT egzemplarza czasopisma z wydrukowaną recenzją, z zaznaczeniem na egzemplarzu: „Konkurs na recenzję“.

3. Przy ocenie recenzji brane będą pod uwagę przede wszystkim następujące kryteria:

3.1. twórcza krytyka i ocena treści recenzowanej książki, a w szczególności następujących jej cech:

- 3.1.1. walory ideologiczne.
- 3.1.2. przydatność i aktualność tematu dla potrzeb gospodarki narodowej,
- 3.1.3. oryginalność ujęcia i opracowania tematu,
- 3.1.4. poprawność opracowania tematu (zgodność ze współczesną nauką, jasność ujęcia i wyczerpania, układ itd.),
- 3.1.5. dostosowanie ujęcia tematu do poziomu czytelnika, dla którego przeznaczono książkę, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb robotnika,
- 3.1.6. poprawność słownictwa technicznego,
- 3.1.7. poprawność językowa,
- 3.1.8. celowość, trafność i poprawność zilustrowania treści rysunkami, fotografiami, wykresami,
- 3.2. twórcza krytyka i ocena wykonania edytorskiego recenzowanej książki, a w szczególności następujących elementów:
  - 3.2.1. układ typograficzny,
  - 3.2.2. szata zewnętrzna,
  - 3.2.3. poprawność wykonania technicznego,
- 3.3. poprawność opracowania recenzji,
- 3.4. okres czasu, jaki dzieli ukazanie się książki od ogłoszenia recenzji.

4. W skład Sądu Konkursowego wchodzi przedstawiciele: Naczelnej Organizacji Technicznej, Centralnego Instytutu Dokumentacji Naukowo-Technicznej, Państwowych Wydawnictw Technicznych.

5. Wyniki konkursu ogłoszone będą do dnia 30 czerwca 1954 r.

6. Autorom najlepszych recenzji zostaną przyznane następujące nagrody:

- |                            |          |
|----------------------------|----------|
| — nagroda pierwsza         | zł 2 000 |
| — dwie nagrody drugiej po  | „ 1 500  |
| — trzy nagrody trzeciej po | „ 1 000  |

7. Jeśli na podstawie oceny Sądu Konkursowego zajdzie potrzeba podziału każdej z przewidzianych nagród albo zmniejszenia ogólnej liczby nagród, to Państwowe Wydawnictwa Techniczne zastrzegają sobie prawo dokonania takiej zmiany.

Wszelkich dodatkowych wyjaśnień dotyczących konkursu udziela Dział Informacji i Propagandy PWT, Warszawa, ul. Mazowiecka 2/4, tel. 749-92 do 98.

PAŃSTWOWE WYDAWNICTWA TECHNICZNE

# PRZEGŁAD WYDAWNICZY

**Michał Krajewski „Obliczenia sieci wodociągowej i urządzeń pompowni na kolejach”. W-wa 1952. Wyd. Kom. Wydanie II uzupełnione. Str. 236, cena 30 zł.**

Książka omawia zagadnienie projektowania sieci wodociągów kolejowych i obliczania różnych jej urządzeń do zaopatrywania parowozów, do innych celów technicznych, potrzeb gospodarczych, obrony przeciwpożarom itp. Oprócz sposobów obliczania różnych urządzeń sieci wodociągowej, zasilanej z wieży ciśnień lub z hydroforów, książka zawiera obliczenie pomp różnych systemów i urządzeń pompowni oraz uwagi dotyczące montażu i eksploatacji rurociągów. W 17 rozdziałach omówione są kolejno: zadania wodociągów, opory w wodociągach, obliczenie wydajności żurawii wodnych, sieć rozprowadzająca, urządzenia pomocnicze do zasilania żurawii, żurawie wodne, wieże ciśnień i hydrofory, rodzaje rurociągów, źródła, pompy, sprężarki, silniki, kotły i kominy, powietrzniki, wodociągi przeciwpożarowe wysokiego ciśnienia, wreszcie montaż i eksploatacja rurociągów. Treść książki uzupełniają przykłady obliczania wodociągu przeciwpożarowego, wydajności żurawia z dwukierunkowym doprowadzeniem wody oraz zestawienie wzorów i oznaczeń przyjętych w książce.

Praca Krajewskiego może służyć jako podręcznik dla studentów wyższych uczelni oraz inżynierów projektujących i budujących urządzenia wodociągowe na kolejach. A. O.

**Koldomasow J. I. Podstawy planowania przewozów w transporcie kolejowym. Tłum. mgr inż. Stanisław Sobieszkański. Wydawca: Wydawnictwa Komunikacyjne. Wyd. I, str. 276, format A5, nakł. 3.100 egz., cena zł 29,40.**

Książka podaje podstawy ekonomiczne, sposób i technikę układania planów przewozów kolejowych w okresach rocznych, kwartalnych i miesięcznych, ponadto omawia tryb uzgadniania planu przewozów z planem gospodarki narodowej, zdolność przewozową kolei oraz koordynację planu przewozów kolejowych z planem przewozów innymi środkami transportowymi. Książka jest przeznaczona dla pracowników kolei i pracowników jednostek gospodarczych, którzy zajmują się zagadnieniami planowania przewozów.

**Mgr. inż. Antoni Jabłoński i inż. Jerzy Ostaszkie-wicz. Artykuł pt. „Stalowo-aluminiowy przewód jezdny. Czasopismo „Prace Instytutu Elektrotechniki”. Zeszyt 1 (4) 1952 r. „Państwowe Wydawnictwa Techniczne”, Warszawa.**

Praca jest sprawozdaniem z wyników badań nad możliwością i celowością stosowania w szerokim zakresie przewodów stalowo-aluminiowych w sieciach trakcyjnych.

Zagadnienie to ma duże znaczenie dla kolei w związku z szerokimi zamierzeniami elektryfikacji linii kolejowych, jak również dla gospodarki ogólnonarodowej,

biorąc pod uwagę, że dotychczas stosowana dla przewodów jezdnych miedź jest materiałem deficytowym.

Po rozpatrzeniu własności i wymagań stawianych drutom jezdny i omówieniu zalet i wad miedzi, jako najbardziej rozpowszechnionego metalu na przewody jezdne, autorzy omówili wady i zalety różnych materiałów zastępczych. Omówiono wady i zalety przewodów jezdnych z następujących metali: aluminium i jego stopy, a w szczególności stop „aldrey” (Al-Mg-Si), cynk i jego stopy, miedziano-stalowy przewód płaszczowy, bimetalowy przewód jezdny miedziany z wkładką stalową oraz najbardziej szczegółowo przewód jezdny stalowo-aluminiowy, jako posiadający najwięcej właściwości zarówno elektrycznych, jak i mechanicznych dla zastąpienia przewodu miedzianego. Zostały omówione wyniki doświadczeń eksploatacyjnych z tym przewodem w ZSRR, Niemczech, Włoszech i Francji.

Na podstawie omówionych studiów i badań Zakład Trakcji Elektrycznej opracował wstępne przepisy odbiorcze dla przewodów stalowo-aluminiowych. Zasady tych przepisów są omówione.

Następnie zostały omówione wyniki badań i prób laboratoryjnych dokonanych z przewodami próbnej krajowej produkcji przez wymienione wyżej zakłady.

Dla przeprowadzenia doświadczeń eksploatacyjnych zostało zmontowanych przez Zakład Trakcji kilka odcinków doświadczalnych z przewodem wykonania krajowego i poniemieckim. Między innymi na sieci trakcyjnej jednej ze stacji Warszawskiego Węzła Kolejowego został zmontowany odcinek przewodu T-80/175 długości ok. 700 m. Ponieważ przekrój był nieodpowiedni, doświadczenia były ograniczone, chodziło głównie o sprawdzenie możliwości odbioru dużych natężeń oraz zachowanie się przewodu w warunkach trakcji mieszanej. Po dwóch miesiącach próby stwierdzono, że korozja mimo trakcji mieszanej nie występuje, wyniki ścieralności — zadowalające. Iskrzenia przy odbiorze prądu duże.

Na ogół stwierdzono z wyników tych doświadczeń, że eksploatacja przy przewodzie stalowo-aluminiowym jest trudniejsza niż przy przewodzie miedzianym, — wymaga intensywniejszego dozoru w celu natychmiastowego usuwania uszkodzeń, które mogą doprowadzić do zniszczenia przewodu, poza tym jest konieczne smarowanie sieci.

W końcowych wnioskach stwierdzono, że zasadniczych przeszkód technicznych i eksploatacyjnych do stosowania przewodu stalowo-aluminiowego nie ma nawet na kolei. Zastosowanie tego przewodu pozwala zaoszczędzić deficytową miedź, a potrzebna ilość aluminium jest wagowo o 55% mniejsza niż miedzi. Natomiast zasadniczą wadą tych przewodów jest znacznie (ok. 100%) wyższy koszt produkcji i montażu oraz kosztowniejsze utrzymanie.

I. R.

**Wydawca: Państwowe Przedsiębiorstwo „Wydawnictwa Komunikacyjne”.**

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Telefony: Adm. 4-00-64, w. 57. Red. 882-11, 892-81, 881-19 i 833-17, w. 53-36.

**Redakcja: Redaktor naczelny — Mgr inż. Leon Gehorsam. Komitet redakcyjny: mgr inż. T. Neumann, mgr St. Podwysocki, mgr inż. E. Reinhard, Redaktor techniczny — Bronisław Zawistowski.**

Nakład: 8.000 egz., obj. 5 ark. druk., form. A4, papier druk. sat. VII kl. 61×86, 60 gr.

Zakłady Graf. i Wyd. „Dom Słowa Polskiego”, Warszawa. Zam. 1860/C.

Podpisano do druku 29.4.53 r.

Wyszedł z druku 5.V.53 r.

4-B-13674

# OSTATNIE NOWOŚCI

## P.P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52

tel. 400-61

**MROCZKOWSKI TADEUSZ — „Nastawniczy“** str. 272, form. A5, nakład 4.000 cena zł 19.—

Książka zawiera podstawowe wiadomości, niezbędne dla nastawniczego. Treść jej stanowią przede wszystkim szczegółowe opisy urządzeń nastawczych (ręcznych, mechanicznych, elektrycznych), urządzeń blokowych oraz przebiegu czynności nastawniczego w czasie normalnego ruchu pociągów i przy różnych wydarzeniach, powodujących odchylenia od rozkładu jazdy i postanowień regulaminu technicznego stacji. Uzupełnienie stanowią streszczenia podstawowych wiadomości o urządzeniach i taborze kolejowym, sygnalizacji, współczynnikach, dyscyplinie pracy itp. Książka przeznaczona jest dla nastawniczych oraz dla pracowników kolejowych, którzy przygotowują się do egzaminu na nastawniczego. Nadaje się również jako podręcznik do szkolenia personelu ruchowego.

**LANGNER JULIAN — „Podręcznik dla rewidenta wagonów“** str. 486, form. A5, nakł. 3.000 egz. cena zł. 26.—

Książka omawia szczegółowo wszystkie zagadnienia, z którymi raewident wagonów spotyka się w czasie wykonywania pracy. Po podaniu zasadniczych wiadomości z zakresu konstrukcji wagonów i ich urządzeń hamulcowych, ogrzewczych i oświetleniowych. Podręcznik omawia najważniejsze postanowienia przepisów dotyczących rewidenta, a następnie opisuje organizację posterunków rewizji wagonów oraz obowiązki i czynności spełniane przez rewidenta lub przez niego nadzorowane.

**DANEK R. RAJCA T. — „Dróżnik kolejowy“.**

**RZEPKA WL. — „Zasady miernictwa z uwzględnieniem pomiarów kolejowych“.**

**KOCZOROWSKI ADAM — „Tor Kolejowy“.**

