

Redakcja w Warszawie: ul. Chałubińskiego 4, pok. 158.
Administracja w Łodzi: ul. Piotrkowska 121, m. 10. telefon 265-22.

TRESC NR 5

Władysław Wierzbowski — Komunikacyjna rzeczywistość a projekty (dokończenie).

Inż. Włodzimierz Larony — Szkodliwe oszczędności na kolejach wąskotorowych.

Inż. Robert Szajer — Projekt Dworca Centralnego w Warszawie.

Inż. Jan Cholewo — Koleje w W. Brytanii i organizacja służby drogowej.

Władysław Wierzbowski

Komunikacyjna rzeczywistość a projekty (dokończenie)

Omówiliśmy warunki, które umożliwiają szkodliwą i pożyteczną pracę kolejarzy dobrych chęci i woli. Spróbujmy zatem teraz, zgodnie z sformułowanymi przesłankami, naszkicować program organizacyjnej działalności, zmierzającej do usunięcia doraźnie zła, a tym samym do usprawnienia kolejnictwa i podniesienia go na wyższy poziom.

Rozumie się sprawa statutu i organizacji P. K. P. pierwszorzędnego znaczenia i jej dokładne rozpatrzenie celem powzięcia odpowiednich decyzji o zmianach — należy uważać za pilne i konieczne. To jednak musi być przedmiotem rozważań odpowiednich komisji, a przeprowadzenie ich uchwał niewątpliwie wyjdzie poza ramy kompetencji MK. Wiele natomiast spraw można i trzeba już teraz uregulować, bowiem poza dobrymi chęciami ku temu na przeszkodzie nic nie stoi. Te właśnie sprawy spróbujmy poruszyć.

Zmienić istniejący stan rzeczy i naprawić zło sprawa nie tak łatwa. Łatwo jest zburzyć, o wiele trudniej zbudować. Kolej jest zbyt ważnym organem życia polityczno-gospodarczego, by można było zatrzymać jego działanie na pewien czas dla dokonania zmian. A zmienić, jak za dotknięciem różdżki czarodziejskiej, od razu nie sposób. Jeżeli więc mówimy o konieczności reorganizacji i zamierzamy takową przeprowadzić — musimy ułożyć taki plan działania, którego stopniowe wprowadzenie w życie nie zahamowałoby biegu spraw i nie wprowadziło zamieszania w codzienny tryb życia kolejowego. Należałoby zmiany wprowadzić podobnie jak przy mechanicznej wymianie nawierzchni. Przygotowanie przeseł na bazie, wywiezienie ich — w czasie przerwy ruchu między pociągami — na szlak i wymiana. Pierwszy pociąg przeszedł po starym torze, drugi — bez minuty opóźnienia — po nowym. Tak właśnie musimy postąpić i my. Dokładnie zbadać, co i jak ma być zmienionym, zgromadzić materiał, przygotować go do wymiany i w odpowiednim czasie wymienić. Oto sposób i kolejność działania. Co mianowicie i jak — możnaby ująć następująco:

1. Przedewszystkim całością spraw reorganizacji musi się ktoś zająć, ktoś, kto nie jest zaangażowany

bieżącymi sprawami administracyjnymi. Myśleć jak zrobić inaczej i jednocześnie co i jak robić teraz — niesposób — przy ogromie zagadnień reorganizacji i eksploatacji, bez szkody dla jednej lub drugiej sprawy. To też, jeżeli naprawdę i poważnie mamy potraktować zamiar usunięcia zła w kolejnictwie i będziemy chcieli zorganizować na nowych, zdrowych podstawach — bez powołania do życia odpowiedniego organu planującego — z miejsca nie ruszymy i nic nie zdziałamy. Zatem pierwszą i podstawową czynnością musi być utworzenie GENERALNEGO SEKRETARIATU dla spraw KOLEJNICTWA przy Ministerstwie Komunikacji, który: opracuje projekt reorganizacji i sposób jej przeprowadzenia; dokona za pośrednictwem organów PKP zamierzone zmiany i wreszcie przejmie całkowitą administrację kolei, przekształcając się w Główną Dyрекcyję Kolei. Do czasu więc przeprowadzenia całkowitej reorganizacji bieżące sprawy administracyjne i eksploatacji pozostałyby nadal w rękach Ministerstwa i PKP., a Generalny Sekretariat byłby projektodawcą i pomocnikiem MK. w przeprowadzaniu zmian. Powiedzieliśmy jednak jeszcze na wstępie naszych rozważań, że każdy projekt „weźmie w łeb“, jeżeli nie będziemy dysponować odpowiednimi kadrami personalnymi. Zatem sprawy, dotyczące bezpośrednio kadr personalnych, powinny być od razu zakresem działalności Sekretariatu.

2. W pierwszym więc rzędzie powinien zająć się Sekretariat, jeżeli nie będzie zarządzona demilitaryzacja, w działaniu swym mogąca się okazać samoczynnym przesiewaczem — usuwaniem niepożądanego elementu. W razie demilitaryzacji — kwestia obsady kierowniczych stanowisk pozostanie nadal sprawą otwartą i konieczną do uregulowania. Tak lub inaczej sprawy personalne uporządkować trzeba.

W tym celu Sekretariat organizuje GŁÓWNA KOMISJĘ KWALIFIKACYJNĄ i dla pracy w terenie Komisje Kwalifikacyjne. Do Komisji Kwalifikacyjnych oprócz pracowników Sekretariatu weszłyby delegaci ZZK., oraz delegaci pracowników, wybrani na ogólnym zebraniu kolejarzy danego ośrodka pracy (miejsce urzędowania Komisji). Ten czynnik społeczny jest

koniecznym w pracach Komisji, zagwarantuje bowiem sprawiedliwość i bezstronność oceny, a ponadto i wogóle umożliwi pracę, bowiem: „wiedzą sąsiedzi, jak kto siedzi”, a bez dokładnej znajomości środowiska trudno będzie należycie ocenić danego pracownika.

Orzeczenia Komisji, po zatwierdzeniu przez Główną Komisję, odsyłane będą do odpowiednich Biur Personalnych urzędów PKP. do właściwego załatwienia. Praca ta będzie żmudną ale w rezultacie napewno wyda wspaniałe owoce.

3. Sprawy aprowizacyjne wiele sprawiają kłopotu urzędowi PKP., a jeszcze więcej niezadowolenia samym pracownikom.

Racjonalne zorganizowanie rozdziału i dożywiania pracowników w stołówkach — to nawet przy obecnych szczupłych przydziałach — dało by daleko lepsze rezultaty. I tym właśnie powinien zająć się Sekretariat, organizując CENTRALE ZAOPATRZENIA. Usprawni to nie tylko sprawę zaopatrzenia, ale i zwolni wielu pracowników PKP do właściwej, produkcyjnej pracy.

4. Kwestia mieszkaniowa jest bodaj jedną z największych bolączek kolejarza. I oto znowu stworzenie GŁÓWNEGO URZĘDU KWATERUNKOWEGO przy Sekretariacie powinno kwestię mieszkaniową ruszyć z martwego punktu, powinno — bo można, a trzeba — bo to konieczne i pilne.

5. Opieka lekarska jest niewystarczająca. Lekarze rejonowi to zwykli urzędnicy, prawomocni do zwalniania pracownika od pracy. — Lecznice i szpitale kolejowe — często ubogie, ale jako tako dają możliwość wyleczenia się. W ostateczności chory pracownik kolejowy i jego rodzina nie zostają na pastwie losu, ale brak systematycznej, bieżącej opieki i porady lekarskiej na PKP.

Wyrwać kolejowe lecznictwo z biurokratycznego bezwładu, to konieczność niepodlegająca dyskusji. A wykonać to można, organizując przy Sekretariacie GŁÓWNY URZĄD ZDROWIA z odpowiednimi komórkami na linii. Przejęcie tych spraw zupełnie nie zaszkodzi bieżącym zadaniom eksploatacji, a wiele dobra przyniesie kolejarzowi.

Oto w ogólnych zarysach wstępna doraźna działalność Generalnego Sekretariatu, zmierzająca do uzdrowienia kadr pracowniczych, jako fundamentu, na którym może być budowanym gmach sprawnie funkcjonującego kolejnictwa. Ominęliśmy sprawę uposażenia. Obecnie jest ono zbyt małym, ale jeżeli pracownik kolejowy zobaczy, że władze jego dbają o tak zasadnicze dla niego kwestie jak zaopatrzenie, mieszkanie i lecznictwo — zrozumie, że przecież o polepszeniu jego losu myślą, przecież coś dla niego robią, starają się ile tylko warunki pozwalają. I wówczas zrozumie, że za dobre chęci i czyny — trzeba przecież odwdziżyć się, nabierze chęci do pracy; zrozumie, że dobro PKP jest przecież i jego dobrem.

Generalny Sekretariat powinien poza tym zająć się:

6. Sprawą przygotowania doborowych kadr na okres właściwej realizacji planu.

Jeżeli uzupełnić braki na niższych, zwykłych wykonawczych stanowiskach — jest stanowczo łatwo, to uzupełnić i obsadzić nowymi pracownikami stanowiska kierownicze — jest sprawą nie tak łatwą i prostą. Toteż o tym trzeba pomyśleć zawczasu i dlatego utworzone przy Sekretariacie GŁÓWNE SZEFO-

STWO KADR powinno działać niezwłocznie i intensywnie. Żelazna, wojskowa dyscyplina, pogłębiona osobistym przeświadczeniem o konieczności pracy i obowiązku, — oto nieodzowny warunek sprawnego działania kolejnictwa. To też nowe kadry powinny być wyszkolone nie tylko pod względem fachowym, ale i tak wyrobione, by posiadały owe konieczne morale. Cel ten Szeftostwo może osiągnąć organizując OBOZY WYSZKOLENIA, które powinny być dwójakiego rodzaju: dla zwykłych pracowników i dla przyszłych kierowników. W pierwszych — ochotnicy lub poborowi (powołani do odbycia zastępczej służby wojskowej) po kilkumiesięcznym wyszkoleniu mogą rozpocząć właściwą służbę kolejową. W drugich — kolejarze posiadający odpowiednie kwalifikacje odbywają roczne lub kilkuletnie kursa dokształcające, pogłębiając swe praktyczne wiadomości niezbędną teorią, oraz wdrażając się w nowy, przyszły rytm pracy.

7. Nie tylko fantazja i chęć dokonania czegoś lepszego na większą skalę, ale zwykła rzeczywistość i konieczność powojennego okresu — zmusi nas do ogromnej pracy nad odbudową i przebudową istniejących linii, oraz do olbrzymiego wysiłku budowy nowych połączeń dla związania kraju w jedną polityczno-gospodarczą całość. Jeżeli tego będziemy chcieli dokonać, musimy być oszczędni i nieoceniony kapitał pracy człowieka zużytkować jaknajbardziej celowo.

Jedynym kapitałem narodu biednego, ale ambitnego i miłującego ład — jest praca! Ten kapitał wystarczy za góry złota. Gdybyśmy złotem ułożyli wszystkie ścieżki, — to jeszcze nie byłoby to kolej i żaden podróżny i ładunek towaru po tych złotych ścieżkach nie przejedzie. Ale jeżeli zakaszemy rękawy, weźmiemy do rąk narzędzia pracy, wybudować możemy wprawdzie stalowy a nie złoty szlak, ale przecież kolej! Właśnie kolej, na której tak nam zależy, — z naszych lasów, kopalń i pól i naszą pracą, z tego wszystkiego co mamy, a nie ze złota, którego nie mamy i nie za wyżebrane pieniądze zagranicze. Oto dlatego odpowiednią ilość kadr, przeszkolonych w Obozach, powinno przejąć GŁÓWNE DOWÓDZTWO KOLEJOWYCH FORMACYJ BUDOWNICTWA i rzucić takowe na front walki ze zniszczeniami, oraz rozpocząć forsowanie nowych linii. Takie rozwiązanie wydaje się jedynie słusznym i skutecznym w naszej obecnej sytuacji.

A teraz kilka uwag o dalszej działalności Sekretariatu, o pracy, która od razu nie przyniesie żadnego efektu, będzie niewidoczną i żmudną, ale od stopnia doskonałości wykonania której będzie zależeć cały los naszego kolejnictwa.

8. Więc sprawa pierwszorzędnego znaczenia, sprawa kolejowego ustawodawstwa. Utworzona KOMISJA TECHNICZNO-ADMINISTRACYJNA powinna się tym zająć. Nikt nie twierdzi, że obecne ustawy, przepisy, instrukcje są z gruntu złe lub idiotyczne. Są i takie, wydrukowane wprawdzie po polsku, ale będące zwykłym tłumaczeniem wydawnictw jeszcze z przed 1914 r. niemieckich czy austriackich kolei, ale są to unikaty. Większość to rezultat naszej chęci — często zapożyczonej myśli i doświadczenia. Zawierają wiele cennych postanowień, mądrych i logicznych zarządzeń. Całe nieszczęście, że między paragrafami, do których kolejarz odnosi się, z całym szacunkiem,

znajdują się i takie, co do których najdelikatniej wyrażając się, trzeba powiedzieć: kpisz, czy o drogie pytasz". Zawierają one tak bezsensowne postanowienia, jakby ten, kto to redagował, w ogóle kolei nigdy nie widział. Aby było inaczej, muszą być redagowane nie tylko z punktu widzenia czystej teorii i administracyjnej rutyny, ale i ze znawstwem życia na linii. Nie powinny być drobiazgowo, ale powinny zawierać najważniejsze praktyczne wskazania. W przeciwnym razie całkowicie chybiamy celu i nie zapobiegają złu. Zatem Komisja musiałaby dokładnie przejrzeć istniejące ustawodawstwo i usunąć z niego wszystko, co jest złym; uzupełnić nowymi zdobyczami wiedzy i doświadczenia, tworząc w ten sposób pełnowartościowy drogowskaz techniczno-administracyjnej działalności. Rozumie się, że współpracownikami Komisji, złożonej z wybitnych fachowców i znawców kolejnictwa powinni być i „prostaczkowie” — pracownicy linii. W Komisji zasiadać nie muszą, ale ich zdania i opinie powinna Komisja zebrać drogą ankiet zebrań na miejscu pracy, zjazdów i t.p. środkami, umożliwiającymi bezpośrednio zetknięcie się z rzeczywistością powszedniego dnia pracy, z jego troskami i radością.

9. Niemniej ważną sprawą będzie przygotowanie danych technicznych dla bieżących i przyszłych planów pracy. Co i jak powinno być, jak wyglądać, co i jak powinno być zrobione, co ma być dziś, a co powinno być jutro — tym ma się zająć i technicznie opracować — **CENTRALNE BIURO PROJEKTÓW** i **STUDIÓW**. Posiadając opracowane typy stacji i ich urządzeń, budynków, nawierzchni, taboru, łączności itd. nie tylko znacznie ułatwi się pracę przy projektowaniu programów pracy na przyszłość, ale i uzyska się ciągłość i planowość bieżących przedsięwzięć, czy to będzie naprawa torów, łączności czy taboru. Wiadomym będzie bowiem, ku jakim wzorom dążyć należy. Tylko w ten sposób — rzecz jasna stopniowo. — usunie się mozaikę kolejowego budownictwa. Jak wielkie znaczenie posiadają ujednostajnione i znormalizowane wzorce produkcji — o tym każdy wie. I każdy wie, jak wiele kłopotu i zbędnych wydatków eksploatacyjnych przynosi różnorodność typów. Z tego właśnie względu działalność Biura będzie nadzwyczaj korzystna. Wedle stawu grobla — mówi przysłowie — opracowywane więc wzory powinny uwzględniać potrzeby i możliwości. Zatem oprócz zasadniczych typów i wzorców — powinny być opracowane i przejściowe, uwzględniające obecną ciężką sytuację i ograniczone możliwości, a pozwalające łatwe i niekosztowne przejście do zasadniczych. W ten sposób osiągnie się narazie, wprowadzić niezbyt idealne, ale dobre rozwiązanie, pozbawione zasadniczych błędów, a stąd i możliwe do udoskonalenia w przyszłości, bez marnotrawienia włożonego już wysiłku.

Zakres działalności Biura powinien obejmować nie tylko sprawy ściśle techniczne, ale i te wszystkie, które bezpośrednio z techniką pracy są związane. Więc racjonalna organizacja wysiłku człowieka i warsztatu pracy, higiena zawodowa itp. sprawy, które powinny być rozwiązane zgodnie ze zdobyczami wiedzy technicznej i cywilizacji. Rozumie się, że i planowanie będzie także zadaniem Biura. Planowanie — opracowanie synchronicznego programu pracy, koordynującego wszystkie działania, by tym łatwiej osiągnąć planowany cel.

• 10. W normalnych warunkach, przy sprawnie działającym ogólnym procesie produkcyjnym, — rola wszelkiego rodzaju warsztatów naprawczych jest bardzo ważną. Nieporównanie większą staje się ona w warunkach obniżonego poziomu produkcji, wówczas bowiem prawie jedyną możliwością zdobycia tego czy innego przedmiotu jest przywrócenie uszkodzonej rzeczy pierwotnej jej wartości. Ogromna zawierucha wojenna zniszczyła nieomal wszystkie zakłady produkcyjne, toteż obecnie stoimy przed nadzwyczaj ograniczonymi możliwościami produkcyjnymi. Posiadamy jednak ogromne ilości mniej lub więcej zniszczonych przedmiotów i stąd wielkie możliwości uzyskania ich w ponownym, zdającym do użytku stanie poprzez naprawę. Rola więc warsztatów naprawczych w obecnym okresie staje się pierwszorzędного znaczenia i dlatego powołanie **GŁÓWNEGO KIEROWNICTWA WARSZTATÓW** staje się nakazem. Bowiem pozostawienie tej sprawy dotychczasowemu biegowi rzeczy — przyczynia się do większej szkody, nie pożytku, bo odzyskana, naprawiona, ta czy inna jednostka kosztuje tak wiele, że wątpliwym się staje czy „opłaca się skórka za wyprawę”.

Warsztatów powinno być trzy zasadnicze rodzaje: **Drogowo-Budowlane** dla naprawy rozjazdów i ich montażu z różnych części, regeneracji szyn i złączek, wykonywania i naprawy konstrukcji mostowych itd.; **Łączności** dla podobnej czynności z urządzeniami telekomunikacyjnymi, zabezpieczenia ruchu pociągów itd.; **Mechaniczno-Transportowe** dla odbudowy taboru, urządzeń mechaniczno-transportowych jak sieć wodociągowa, obrotnice itp., budowy mniejszych jednostek taboru, wykonywania sprzętu, narzędzi itp.

W pierwszym okresie Warsztaty przygotowywałyby tabor, sprzęt i materiał dla Formacji Budownictwa i później przerabiałaby odzysk z przebudowy i odbudowy linii. Następnie pracowałyby na ogólne potrzeby PKP do czasu utworzenia **Głównej Dyrekcji Przemysłu Transportowego** i wreszcie przekształciłyby się na Główne Warsztaty, bezpośrednio podległe Głównej Dyrekcji Kolei. Brak odpowiednich maszyn i obrabiarek nie powinien odstraszać od organizacji Warsztatów, bo nawet ograniczonymi środkami można wiele zdziałać, odpowiednio tylko planując pracę.

11. „Materiały pod ręką — pół roboty” — znana to ogólnie zasada, niestety tylko na PKP., służbie zasobów jest ona niewiadomą, gdyż organizacja zasobów jest tego rodzaju, że „materiał pod ręką” nigdy nie jest, choć jest na odległość wielu kroków żmudnego poszukiwania. Zgromadzić odpowiednią ilość materiałów na miejsce pracy; otrzymać takowe na czas w trakcie pracy; mieć możliwość uzyskania odpowiedniego gatunku — nie można było nawet przed wojną, gdy przecież Magazyny Zasobów „pękały od nagromadzonych materiałów” i gdy tych było pod dostatkiem na rynku — cóż mówić dzisiaj. Zamieszanie w obrocie materiałami powiększały różnego rodzaju magazyny niemal wszystkich służb. Tak było i jest jeszcze gorzej — ze zrozumiałych względów — dziś. O tym, że tego rodzaju gospodarka zasobami dezorganizuje i niezmiernie podraża koszt pracy, zbytecznie dodawać.

By usunąć ten oplakany stan rzeczy, całość spraw zasobowych przejmuje **GŁÓWNE KIEROWNICTWO ZASOBÓW**, które czyniąc centralne zakupy i zamó-

wienia poprzez odpowiednio zorganizowane Bazy i Magazyny pokrywałoby zapotrzebowania jednostek liniowych PKP, oraz umożliwiłoby pracę odpowiednich jednostek Sekretariatu (Urzędu Kwaterunkowego, Formacyj Budownictwa itd.). Rozumie się, że i żwirownie (betoniarnie) podlegałyby kompetencji Kierownictwa.

Jedyną gwarancją prawidłowego wykonania zamierzonej pracy — jest plan i systematyczna jego kontrola w trakcie roboty. Realny, rzeczowy plan, oparty na ścisłych danych i rzeczywistych warunkach, uwzględniający istniejące możliwości — to plan dobry — w przeciwnym razie otrzymamy propagandowy humbug. Rzeczowa, a nie formalistyczna; wnikliwa, a nie pobieżna, krytyczna i spokojna kontrola — to kontrola prawdziwa.

Takie właśnie cechy ma posiadać URZĄD PLANOWANIA I KONTROLI i wtedy dopiero jego działalność wniesie do pracy logiczność postępowania i rozwagę, należyłą ocenę sytuacji i sprawiedliwość sądu. Urząd na podstawie zleceń MK opracowuje plany działalności; projektuje teraźniejszość i przyszłość kolejnictwa; kontroluje bieżący i sposób realizacji planu, wówczas wykrywając uchybienia, by naprawić projekt lub zapobiedz szkodliwej działalności; baczy nad uczciwością spełniania obowiązków i karze złych, a nagradza dobrych pracowników. Ponadto prowadzi statystykę, by mieć wierny obraz rzeczywistości i by mieć krytycznego doradcę we wszelkich poczynaniach na przyszłość.

Reasumując nasze rozważania, nadmieniamy, że na podstawie powyższych uwag można ostatecznie naszkicować schemat organizacyjnej działalności, uszeregowując poruszone sprawy w takiej kolejności, w jakiej — logicznie biorąc — musiałyby one przebiegać. Plaster wprawdzie zasłania ranę, ale jej nie goi. Dla zalecenia jej trzeba użyć leków i środków bardziej skomplikowanych. A każde lekarstwo składa się z mniejszej lub większej ilości składników i wydaje się, że recepta na lekarstwo dla naszego chorego kolejnictwa musiałaby być mniej więcej taka, jak została naszkicowana.

Na zakończenie słów kilka o mogącej się nasunąć wątpliwości: więc jakże, — proponuje się utworzenie „państwa w państwie”? Przy Ministerstwie Komunikacji jakiś organ temu bezpośrednio podległy, ale o tak rozległych i wielkich prerogatywach, że nieomal

nowe ministerstwo; przy istnieniu PKP — organ przejmujący agendy tegoż.

To tylko tak się wydaje. Narazie zasadniczo nowego nie tworzy się, a jedynie organizuje się w istniejącym systemie prawnym takie komórki pracy, które by gwarantować mogły skutecznie przejście od obecnego stanu rzeczy — na który tyle się narzeka — do nowego, lepszego, o którym tyle się pisze i mówi. Chodzi o to, by raz przestać narzekać, lamentować, wytykać zło, tworzyć miraż światlanej przyszłości — i nie nie robić tak dla usunięcia zła, jak i dla stworzenia dobra. A raz nareszcie postanowić i coś zrobić! Ze nie jest tak, jak byśmy chcieli, wiemy wszyscy, żeby było lepiej — chcemy wczasy. Zaczniemy więc raz nareszcie coś robić, postawmy dalsze kroki na drodze ku tej przyszłości, o której marzymy i nie oglądajmy się więcej na drogę, którą przebyliśmy i po której już więcej kroczyć nie chcemy. Toteż nasze rozważania są próbą syntezy tego wszystkiego co się powiedziało o złym i dobrym i próbą decyzji, co zatem należy zrobić. Doszliśmy do wniosku o konieczności powołania Generalnego Sekretariatu dla spraw kolejnictwa. Wniosek wydaje się być słusznym — a zatem i do powzięcia decyzji działania nie powinno być skrupułów.

Rozumie się wniosków może być wiele innych, tyle, ile będzie myślących. Ale zdałoby się raz ostatecznie ustalić jakiś wniosek, który już byłby ostatecznym obowiązującym do powzięcia decyzji. I wtedy rozpocząć działanie. Inaczej będziemy stale w „Luna-Parku“ i karuzela — rzeczywistość komunikacyjna będzie się kręcić swoim rytmem, wcale niezależnym od taktów katarynki — piszących i mówiących ludzi, którym dobro komunikacji leży na sercu.

Niniejszy skromny szkic — wcale nie pretendujący do programu — jest jednakże właśnie tegoż próbą. A celem jego jest, by ludzie bardziej świetli i poważni, bardziej kompetentni do zabierania głosu w sprawach naszego kolejnictwa — zechcieli zrozumieć, że odcieranymi posunięciami i zarządzeniami nie działają i nie polepszą istniejącego stanu rzeczy i by zechcieli opracować taki generalny program, o którym w szkicu niniejszym jest mowa. Taki program znajdzie napewno żywy odźwięk w szerokich masach kolejarskich; skupi wielu najlepszych pracowników, którzy z zapalem oddadzą się pracy, mając na względzie ukończony swój zawód i dobro państwa.

Inż. Włodzimierz Larouy

Szkodliwe oszczędności na kolejach wąskotorowych

OD REDAKCJI.

Niniejszy artykuł umieszcza się jako pośmiertny. S. p. Włodzimierz Larouy, Naczelnik Służby Kolei Wąskotorowych DOKP w Łodzi, którego artykuły umieszczane były kilkakrotnie w „Przeglądzie Komunikacyjnym“, zmarł po krótkich cierpieniach w dn. 24 kwietnia r. b., wkrótce po napisaniu niniejszego artykułu, pozostawiając po sobie najlepsze wspomnienia wśród kolegów i współpracowników.

Z obserwacji gospodarki i kierownictwa kolei wąskotorowych daje się zauważyć, że w wielu wy-

padkach na tych kolejach są stosowane metody i postępowania, aczkolwiek może dobre przed wojną, jednak obecnie szkodliwe i zmniejszające sprawność, dochodowość i popularność tego środka komunikacji.

Dużą w tym rolę odgrywa pokutujące jeszcze wśród nas mylne ujęcie sprawy oszczędności na kolejach wąskotorowych we wszystkich działach tej gałęzi komunikacji. Układając budżet kolei wąskotorowych dążymy czasem do zmniejszenia różnych wydatków tak osobowych, jak i rzeczowych niezbędnych dla tych kolei, nie wnikając, jaki będzie to miało

wpływ na dochodowość tej lub innej kolei i jaki będzie ostateczny efekt takiej oszczędności budżetowej.

Unika się czasem zwiększenia ilości obsługiwanych stacji, co daje rzeczywiście oszczędności w postaci zmniejszonych wydatków w sumie 15 — 20 tysięcy złotych miesięcznie na utrzymanie 3 — 4 pracowników służby ruchowo-handlowej, pozbawia jednak w wyniku tego Kolej wpływów z przewozów w kwocie 30—70 tys. złotych miesięcznie tylko na jednej takiej nieobsługiwanej stacji.

Na przykład: dwuletnia powojenna eksploatacja jednej z największych grup Kolei Wąskotorowych Kujawskich najlepiej to potwierdza w danych statystycznych codziennych wpływów stacji nowoutworzonych dla czynności ruchowo-handlowych. W okresie tych dwóch lat obsadzono personelem ruchowo-handlowym kilka stacji, które przed wojną nie były w ogóle obsługiwane, w wyniku tego pierwsza taka stacja „Anastazewo“ dała w pierwszym miesiącu wpływów w wysokości 2 tysięcy złotych, później 6 tysięcy i wreszcie przez kilka ostatnich miesięcy wpływy jej wynoszą od 6 do 18 tysięcy złotych miesięcznie. Równie druga taka stacja „Jerzmanowo“ obsadzona od 11 miesięcy dała w pierwszym miesiącu 5.000 zł. wpływów, w następnym 8.000 zł. i stopniowo zwiększając swe wpływy, osiągnęła w miesiącu grudniu roku ubiegłego 56.000 zł. Trzecia z rzędu stacja tych kolei „Przystronie“ obsadzona personelem ruchowo-handlowym dopiero w m-cu październiku r. 1946 dała wpływów 13.000 zł., w listopadzie 25.000 zł. i w grudniu 29.000 zł.

Jednak może się nasunąć przypuszczenie, że wpływy tych nowoutworzonych stacji są wynikiem odpowiedniego zmniejszenia się wpływów tzw. stacji macierzystych, które załatwiały czynności handlowe przedtem nieobsadzonych stacji, ale statystyka codziennych wpływów stwierdza, że tak nie jest i wpływy sąsiednich stacji nie tylko nie zmniejszają się, lecz nieco wzrosły, a zatem wpływy nowoobsadzonych stacji okazały się niezależne od wpływów stacji sąsiednich. Obserwacja ruchu podróżnych i towarów na kolejach wąskotorowych daje pewność, że cały szereg stacji obecnie nieobsługiwanych, w wypadku ich obsadzenia personelem ruchowo-handlowym, da poważne nowe wpływy, które kilkakrotnie przewyższą wydatki na utrzymanie na tych stacjach personelu i zwiększą ogólne wpływy kolei wąskotorowych o poważne sumy czystego dochodu miesięcznie.

W wyniku obsady takich stacji personelem ustają wypadki pobierania przez konduktorów należności za przejazd od podróżnych bez wydawania im biletów, jak to ma czasem miejsce na odcinkach między nieobsługiwanymi stacjami kolei wąskotorowych. Również uniknie się wypadków, kiedy konduktorzy po prostu nie mogą zdążyć sprzedać biletów wszystkim podróżnym z uwagi na zbyt krótkie przebiegi między nieobsługiwanymi stacjami oraz wielki napływ podróżnych. System sprzedaży biletów przez konduktorów w wagonie jest dobry, ale wtedy gdy każdy wagon jest obsługiwany przez oddzielnego konduktora, co byłoby naprawdę nieoszczędne, ponieważ skład pociągu kolei wąskotorowych stanowi 7 do 9 wagonów osobowych i wymagało by się tyluż konduktorów do sprzedaży biletów. Co innego w pociągach tramwajowych, których skład nie przewyższa dwóch — trzech

wagonów. To samo dotyczy przesyłek bagażowych pomiędzy nieobsługiwanymi stacjami.

Poza tym, wielu klientów kolei wąskotorowych, nie mających w pobliżu handlowej placówki kolejowej, gdzie mogłoby załatwić wszelkie czynności związane z nadaniem, czy też odbiorem przesyłki towarowej, zmuszonych w tym celu udawać się specjalnie do obsadzonej stacji odległej o 15 — 20 km. od miejsca zamieszkania klienta, rezygnuje z przewozu swych towarów koleją wąskotorową i korzysta z lokomocji samochodowej, a nawet czasem i konnej.

Również klientowi zależy dużo na częstotliwości i punktualności ruchu pociągów osobowych. Przedwojenna metoda stosowana na kolejach wąskotorowych P.K.P. tj. łączenie ruchu osobowego z towarowym tak, jak przed wojną dawała wątpliwe korzyści, to teraz rażąco jest szkodliwą. Podróżny korzystający z przejazdu koleją wąskotorową udaje się na stosunkowo krótkie odległości; nie chce on, a nawet nie ma możliwości oczekiwać godzinami na pociąg, aby przejechać 10 — 15 km., ponieważ za ten czas zdąży przejść tę przestrzeń pieszo, a co dopiero mówić, gdy często nadarza się okoliczność skorzystania z samochodu, czy też furmanki konnej.

Nic nie wpływa tak odstrasza i zniechęca do podróży koleją wąskotorową, jak siedzenie w wagonie w oczekiwaniu na dalszą jazdę dziesięciu — dwunastu kilometrów wtedy, gdy parowóz pociągowy pół godziny lub całą godzinę robi manewry i odczepia, czy doczepia wagony towarowe na przystanku, gdzie nic i nikogo nie ma. Po jednej takiej próbie jazdy koleją wąskotorową ten sam podróżny już drugi raz sam nie pojedzie kolejką i znajomym odradzi. Dlatego też ruch osobowy przed wojną na kolejach wąskotorowych P.K.P. był wybitnie deficytowy, zaś na prywatnych dochodowy. Obecnie, po wojnie, wpływy z ruchu osobowego na kolejach wąskotorowych P.K.P. stanowią około 70% wpływów ogólnych, a zatem nie wolno lekceważyć przewozów osobowych, ponieważ zaniedbanie tego spowodowałoby koleje wąskotorowe do stanu przedwojennego, czyli takiego, przy którym z nich przystali tylko podróżni uprawnieni do przejazdów z większymi zniżkami. Dlatego ruch osobowy na kolejach wąskotorowych był wybitnie deficytowy dla podróżnych. Nie było słusznego uruchomienia na pewnych liniach pociągów osobowych tylko w niektórych dniach tygodnia tzw. „targowych“, kiedy okazywała się nieco większa frekwencja. Pozornie wydawało się, że kolej na tym zarabia, a jednak tak nie było, bo dnie, w których nie kursowały te pociągi, dawały czyste straty, jak wydatki na utrzymanie personelu wszystkich służb, niewykorzystanie taboru; ponadto niepewność tego częściowego ruchu odstraszała podróżnych, którzy woleli korzystać nawet w te dni z innych środków komunikacji tak, że i te pociągi kursujące dwa, czy trzy razy w tygodniu stawały się wreszcie zbędne.

Odwrotne zjawisko dawało się obserwować przed wojną przy uruchomieniu nowych linii autobusowych. W pierwszych miesiącach prawie wszystkie nowouruchomione linie autobusowe nie przynosiły dochodów, i trzeba było w ciągu pierwszych 5 — 6 miesięcy dokładać. Tylko te prywatne przedsiębiorstwa autobusowe, które zrozumiały, że powodzenie ruchu osobowego zależy od dogodności, którą podróżny uzyskuje z tego ruchu tj. z jego częstotliwości, punktu-

alności, szybkości, stanu taboru i innych wygod podróżowania, po pewnym czasie osiągały powodzenie i wiele linii porzuconych przez niektórych przedsiębiorców, osiągały w rękach następców — ludzi rozumiejących sprawę — świetne wyniki, wysokie dochody oraz nadzwyczajną frekwencję podróźnych, zaś ilość kursujących wozów wzrastała z dwóch — trzech do dwudziestu. Natomiast w wielu wypadkach przedsiębiorcy zrażeni początkową małą frekwencją podróźnych na tej samej linii zmniejszali stopniowo ilość kursów, pozostawiali w eksploatacji mniejsze i gorsze wozy, opóźniali się w rozkładzie jazdy, oczekując pojedynczych podróźnych, w wyniku tego podróźny tracił zaufanie do tego środka komunikacji i przechodził na inny sąsiedni, lepszy i dogodniejszy. Z pewnością trudno sobie wyobrazić jazdę tramwajem, który niewiedomo kiedy odjedzie, ile czasu będzie stał na jakimś przystanku i kiedy przybędzie na punkt docelowy.

A zatem ruch osobowy na kolejach wąskotorowych winien być punktualny, możliwie szybki, przy odpowiedniej częstotliwości, a przejazd odbywać się w warunkach jak najdogodniejszych — w zimie w wagonach ogrzanych i należycie oszklonych, w lecie w wagonach z dobrą wentylacją. W ruchu osobowym niedopuszczalne są: długie oczekiwanie podróźnych na przystankach, długie postoje na stacjach i przystankach, większe przepełnienia wagonów podróźnymi i inne niewygody w podróży. Dlatego też na kolejach wąskotorowych ruch osobowy nie może być łączony z ruchem towarowym, jedynie tylko dla udogodnienia korzystania z kolei wąskotorowych podróźnym, udającym się na zbyt krótkie odległości (2 do 18 km) należałoby do składu każdego pociągu towarowego włączyć jeden wagon dla takich miejscowych podróźnych.

Z usprawnieniem ruchu osobowego, który jest podstawowym źródłem dochodu na kolejach wąskotorowych, łączy się ściśle szereg innych usprawnień związanych z zaniechaniem pewnych oszczędności szkodliwych dla gospodarki kolei wąskotorowych w innych działach służby.

Zasadniczym warunkiem zwiększenia szybkości biegu pociągów osobowych na kolejach wąskotorowych jest ulepszenie stanu nawierzchni, oraz odpowiednie zabezpieczenie sygnałami oraz ruchu pociągów podobnie jak na liniach kolei normalnotorowych.

Kiedy na kolejach wąskotorowych jeden zawiadowca odcinka drogowego ma w swojej pieczy do 70 km. toru głównego, a torowi obsługują działki po 15 km, nie ma mowy o należyтым utrzymaniu torów i zwrońnic, których na tych kolejach jest, dzięki szerokiemu stosowaniu bocznic P.K.P. i prywatnych bardzo wiele. Ani zawiadowca odcinka, ani torowi nie są w stanie codziennie nawet obejść swego odcinka, zaś żadnych środków komunikacji w postaci drezyn, czy też rowerów pracownicy ci nie mają. W wyniku tego powstają dość częste wypadki wykołowania i trawienia torowiska przez bydło okolicznych wsi i inne uszkodzenia, co przynosi znacznie większe straty niż urojone oszczędności personalne. Istotnie, oszczędności te miały uzasadnienie przed laty, kiedy na kolejach wąskotorowych stosowana była tzw. patentowana nawierzchnia przeszłowa z szynami na że-

lanych podkładach, nie wymagająca ani wymiany podkładów, ani zwiększonego dozoru. Nie groziło tu rozszerzenie toru, czy też pęknięcie szyny, a zwłaszcza przy ówczesnej szybkości biegu pociągów nie przekraczającej 12 — 15 km. na godzinę, zaś wykołowanie się pociągu nie było tak niebezpieczne i szkodliwe w skutkach, jak obecnie przy szybkości do 40 km., tym bardziej, że i ciężar parowozów obecnie używanych dosięga 60 ton, zamiast dawnych 12 — 13 ton, wagonów 15 — 17 ton, a nie 5-ciu, jak było kiedyś.

Są to liczby poważne i służba drogowa musi przy utrzymaniu torów myśleć obecnie zupełnie innymi kategoriami, niż dawniej.

Sprawa ta na drogach kołowych została należyście zrozumiana i żaden drogomistrz, nie mówiąc już o technikach i inżynierach, nie pomyśli o budowie takich mostów, jakie przed kilkudziesięciu laty były na szosach, lub o takiej nawierzchni dróg kołowych i jej utrzymaniu jak dawniej.

Nie do pomyślenia jest przy obecnej zwiększonej szybkości biegu pociągów wąskotorowych zatrzymywanie po dawnemu pociągów przy każdej zwrotnicy, przy każdym więcej ruchliwym przejeździe, bowiem na wielu liniach kolei wąskotorowych, przy czasie biegu pociągu na całym odcinku wynoszącym 2 godziny, na wyżej wspomniane chwilowe zatrzymanie wypada nieprodukcyjnie jeszcze półtorej godziny a czasami i więcej, za które przecież P.K.P. płaci obsłudze pociągu wynagrodzenie dodatkowe w postaci godzinowo-kilometrowego dodatku, a prócz tego trzeba się liczyć ze stratami wynikającymi ze zbyt powolnego obrotu wagonów i parowozów oraz z przejściem stopniowo podróźnych na korzystanie z innych dogodniejszych środków lokomocji.

Zbyt szczupła pojemność stacyj węzłowych kolei wąskotorowych zmusza do trzymania w pewnych okresach czasu rezerwy wagonów na licznych małych nieobsługiwanych przystankach, stąd powstają wypadki kradzieży części wagonów tak drewnianych jak i metalowych, a zatem również pewne straty może przewyższające oszczędności w rozbudowie torów stacyjnych na stacjach węzłowych. Utrudnia to również i gospodarkę wagonową.

Największą jednak bolączką oszczędnościową jest ustawiczny brak różnych materiałów na kolejach wąskotorowych, a przede wszystkim węgla. Powstają z tego powodu wypadki odwoływania pociągów osobowych kolei wąskotorowych, co zmusza podróźnego do korzystania z komunikacji samochodowej i częściowo konnej. Efekt tego jest taki, że podróźny traci zaufanie do sprawności kolei wąskotorowej, nie chce więcej już korzystać z tego środka lokomocji. U ludzi dużo znaczy przyzwyczajenie i nawyk i jeżeli ktośkolwiek parę razy dozna zawodu, to już trudno go przekonać, że to był przypadek, ale jeszcze gorzej jest, kiedy te przypadki stają się nagminne.

Ze sprawą oszczędności na materiałach wiąże się nie tylko kwestia otrzymania ich koniecznie potrzebnej ilości, ale i kwestia ich odpowiedniej jakości, a zwłaszcza węgla kamiennego. Przyjąć pod uwagę trzeba, że do opalania parowozów wąskotorowych ze względu na ich konstrukcję nadają się tylko ściśle określone gatunki węgla tzw. „Orzech III” i „Kostka”, zaś inne są wysoce niepożądane, szczególnie zaś

tw. „Miał“, którego koleje wąskotorowe otrzymują pod dostatkim, a który zupełnie nie nadaje się do opału parowozów wąskotorowych, przelatując momentalnie przez dymnicę, i od którego użycia parowozy się psują. Częste psucie się parowozów tłumaczyć należy również brakiem odpowiednich materiałów do bieżącej naprawy i wobec tego zastosowaniem tymczasowego „łatania“, aby parowóz mógł wyjechać z pociągiem. Ujemnie tu wpływa poza tym oszczędność w personelu parowozowni, które mają tylko zawiadowcę i zastępcę zawiadowcy, a przecież przy całodobowej pracy parowozowni I kl. na kolejach wąskotorowych nie może podolać w wyprawianiu i przyjmowaniu parowozów tylko jeden pracownik techniczny z wymienionych wyżej dwóch, bowiem drugi obciążony jest bieżącą pracą biurową i sprawozdawczą. Do przyjmowania i wydawania parowozów oraz nadzoru nad należytym wykonaniem zapisanego remontu niezbędny jest jeszcze chociażby jeden pracownik odpowiedzialny, czy to dyspozytor parowozowni, czy to drugi zastępca zawiadowcy parowozowni jest to obojętne, ale chodzi o to, aby praca w parowozowni była pod nieprzerwanym nadzorem odpowiedzialnego pracownika technicznego, mającego autorytet wśród wszystkich pracowników parowozowni. Korzystanie w tym celu z jednego z lepszych maszynistów jest niewłaściwe, gdyż maszynista taki pozbawia się dość wysokiego wynagrodzenia dodatkowego w postaci godzinowo - kilometrowych, i wobec tego niechętnie i niestale wykonuje te narzucone mu czynności.

Należy zwrócić uwagę na niewłaściwą obsadę niektórych istniejących faktycznie i koniecznych na kolejach wąskotorowych stanowisk pracowniczych i jednocześnie tworzenie stanowisk uniwersalnych, dających niby pewne oszczędności, zaś naprawę przynoszące tylko straty. Przecież nie do pomyslenia jest utrzymywanie kilku nieobsadzonych centrali telefonicznych z 20 — 30 abonentami każda. Po co taka centrala, do której ma dostęp każdy i nikt ani za nią, ani za połączenia, nie odpowiada. Ciekawą jest rzeczą, jak sobie radzi dyżurny ruchu na stacji węzłowej przyjmującej i wyprawiającej w ciągu godziny 4—6 pociągów i to kilka razy na dobę, nie mając ani jednego zwrotniczego; posługując się pomocą 2-ch robotników ze składu opałowego. Gdyby stacje kolei wąskotorowych miały mechaniczną obsługę, rzecz wyglądałaby inaczej, ale przecież stacje te nie mają nawet oświetlonych zwrotnic, semaforów i w ogóle żadnej sygnalizacji. Bezcelowe są wymagania biur kontroli dochodów w DOKP sprawdzania, ewentualnie odbierania biletów na większych stacjach kolei wąskotorowych, jeżeli nie ma stanowiska biletera w ogóle i czynności te czasami pełni ten sam robotnik stacyjny zamiast podawania węgla na parowozy, albo zgoła nikt nie pilnuje wyjścia na peron i z peronu, gdyż robotnik ten akurat zajęty jest ładowaniem do pociągu bagażów lub pilnuje niestrzeżonego przejazdu przez tory stacyjne.

Najuniwersalniejszym jednak stanowiskiem na kolejach wąskotorowych jest kontroler kolei wąskotorowych, który musi być fachowcem we wszystkich służbach tych kolei, a więc pełnić czynności kontrolera ruchu, handlowego, drogowego, mechanicznego, zasobów, personalnego i częściowo elektrotechnicz-

nego, a przecież zwykle jest tylko ruchowcem. Cała działalność takiego kontrolera sprowadza się tylko do roboty papierowej — przeprowadzenia najrozmaitszych dochodzeń służbowych, zaś nadzoru należytego nad pracami wszystkich tych działów dokonywać nie jest w stanie. A zatem koleje wąskotorowe nie mają ani maszynisty instruktora, czy też kontrolera mechanicznego, ani kontrolera drogowego, ani innych z wyjątkiem tylko kontrolerów ruchowo-handlowych, którzy również swych czynności należycie pełnić nie mogą, gdyż są zajęci, jak wyżej powiedziano, pracą papierową.

Szczytem szkodliwych oszczędności na kolejach wąskotorowych są nikomu niepotrzebne Zarządy poszczególnych kolei składające się z 5 do 50 pracowników biurowych w każdym z nich. Są to instancje zbędne i tylko tamujące sprawne kierownictwo eksploatacją oraz utrudniające prowadzenie racjonalnej gospodarki tych kolei.

W obecnym stanie w zarządach kolei wąskotorowych cały ciężar pracy zwrócony jest na biurowość oraz papierkowe sprawozdania i stosownie do tego skonstruowana jest obsada personalna. Są referaty wszystkich służb, czyli ruchowo-handlowej, drogowej, mechanicznej i zasobów oraz rachunkowy i personalny z referentami i kancelistami, a więc całkowity personel biurowy, ale personelu kierowniczo-wykonawczego i nadzorczego faktycznie nie ma, gdyż żaden z referentów fachowych nie ma po prostu czasu, aby wyjechać na linię i pokierować, a nawet zapoznać się na gruncie z pracą swej służby, względnie skontrolować tę pracę. W ten sposób zarząd kolei staje się tylko instancją pośredniczącą między odpowiednim działem w Wydziale Kolei Wąskotorowych a jednostką służbową, która z większym powodzeniem i szybciej załatwiłaby każdą sprawę, korespondując bezpośrednio z fachowym działem w Wydziale i otrzymując od tego działu wskazówki i zlecenia.

Skasowanie zarządów poszczególnych kolei wymagałoby pewnego rozszerzenia Wydziałów Kolei Wąskotorowych w dyrekcjach okręgowych przez dodanie w istniejących działach fachowych kilkunastu stanowisk, obecnie nie istniejących lub istniejących w zarządach kolei, jak dyspozytorów ruchu, kontrolerów odpowiednich służb, zaś na linii zamiast zarządów poszczególnych kolei wąskotorowych należałoby ustanowić na każde 600—700 km linii i odpowiednią ilość jednostek służbowych 1 starszego kontrolera ruchowo-handlowego, 1 drogowego i 1 mechanicznego z dodatkiem każdemu z nich po 1—2 siły biurowej.

W ten sposób skasowanie jednego ogniwa administracyjnego — Zarządów kolei wąskotorowych — wpłynęłoby dodatnio na szybkość i sprawność załatwiania spraw oraz należyte funkcjonowanie i rozwój kolei wąskotorowych, a przy tym osiągnąć by się dało prawdziwą oszczędność w personelu kolei wąskotorowych w każdej dyrekcji okręgowej o 40—50 pracowników fachowych, których obecnie odczuwa się wielki brak, no i w związku ze skasowaniem zbędnych biur i stanowisk dałoby się uzyskać znaczne i celowe oszczędności w wydatkach budżetowych kolei wąskotorowych.

Są to tylko fragmenty niewłaściwych oszczędności w gospodarce i kierownictwie kolei wąskotorowych i naprawdę czas obecny wymaga zreformowania tej gałęzi komunikacji, co pozwoliłoby na właściwą gospodarkę personelem fachowym i przydzielanymi fun-

duszami, a przy tym uwypukliłoby istotne znaczenie i korzyści tego środka lokomocji oraz umożliwiłoby należyty jego rozwój stosownie do wymagań czasu i postępów techniki.

Inż. Robert Szajer.

Projekt Dworca Centralnego w Warszawie

Odbudowa urządzeń kolejowych w węźle warszawskim nieomal doszczętnie zniszczonych przez uchodzącego okupanta stała się jednym z najpoważniejszych zagadnień odbudowy sieci P. K. P. i Komunikacji ze Wschodem. Warszawa leżąc na szlaku europejskich dróg komunikacyjnych, łączących wschód z zachodem musi być możliwie szybko przygotowana na przyjęcie przewozów kolejowych, jakie niewątpliwie powstaną z chwilą powojennej stabilizacji stosunków światowych, zaś Warszawa, jako stolica Państwa i centrum dyspozycji państwowej, gospodarczo-handlowej i naukowej, musi mieć zapewnione należyte połączenia kolejowe ze wszystkimi dzielnicami kraju. Dowiezienie podróżnych dalekobieżnych ze wszystkich linii zbiegających się w węźle bezpośrednio do centrum Warszawy, usytuowanego na lewym brzegu Wisły, bez korzystania z pomocniczych środków komunikacji miejskiej było przewodnią myślą planu przebudowy węzła warszawskiego, w znacznej mierze już zrealizowanego przed wojną i staje się postulatem obecnego programu przewozowego. Sprawne i możliwie najszybsze dostarczenie do śródmieścia podróżnych podmiejskich z osiedli ciężących do kolei i gęsto rozsianych po obu brzegach Wisły jest dalszą podstawową wytyczną organizacji ruchu kolejowego w węźle.

Zadania te w całej pełni były uwzględnione przez przedwojenny układ węzła warszawskiego, w którym dwutorowa linia średnicowa, łącząca stację Warszawa-Zachodnia, położoną na lewym brzegu Wisły ze stacją prawobrzeżną Warszawa-Wschodnia i wraz z centralnie na niej umieszczonym dworcem Głównym, stanowiła zasadniczy element, mający sprostać zadaniom uporządkowania ruchu osobowego.

Obecny projekt odbudowy urządzeń kolejowych w węźle warszawskim, przyjmując w zasadzie układ z 1939 r. i kierując się ówczesnymi zamierzeniami rozwojowymi, wprowadza do nich zmiany i uzupełnienia, mające na celu pełniejsze przystosowanie koncepcji kolejowych do nowych założeń urbanistycznych miasta, jak również większą elastyczność urządzeń, gwarantującą sprostanie jak najdalej idącym, niedającym się dzisiaj bliżej określić, zadaniom przewozowym przy uwzględnieniu należytego skomunikowania kolei z innymi środkami szybkiej komunikacji miejskiej i zamiejskiej i z dążeniem do uniknięcia niedogodności ujawnionych w urządzeniach przedwojennych. I tak na przykład: całkowite odizolowanie na linii średnicowej ruchu podmiejskiego od dalekobieżnego z przeznaczeniem dla ruchu podmiejskiego drugiej, południowej pary torów, pozwoli przy opracowaniu projektów dworców w większym stopniu aniżeli przed wojną uwzględnić oddzielenie w rozplanowaniu dworca dróg podróżnych, dalekobieżnych i podmiejskich.

Poza tym poszczególne elementy projektu przedwojennego, nawet w częściach niepodlegających zasadniczym zmianom, do których należy odbudowa linii średnicowej, muszą być poddane obecnie wnikliwej analizie i uzgodnieniu z nowymi koncepcjami kompozycji dzielnic miasta przyległych do tych urządzeń i z nową przewidywaną organizacją ruchu kołowego na terenie Wielkiego Zespołu Miejskiego. Jednym z najpoważniejszych zagadnień tego rodzaju jest odbudowa dworców warszawskich, spośród których Dworzec Centralny, położony w środku miasta, wysuwa się na plan pierwszy, łącznie ze sprawą jego usytuowania, co wiąże się z jednej strony z koniecznością połączenia dworca sprawną komunikacją miejską ze wszystkimi dzielnicami miasta, zaś z drugiej strony, ma zdaniem urbanistów „zasadnicze znaczenie dla kompozycyjnego układu centralnej partii śródmieścia pomyślanej, jako monumentalny zespół założeń architektonicznych najważniejszego ośrodka handlowo-biurowo-hotelowego Stolicy“. Poza tym wyburzenie domów przy ul. Chmielnej, dając wolną przestrzeń, aż do ulicy Złotej, pozwala na rozplanowanie dojeżdż i dojazdów do dworca od strony północnej w lepszym stopniu, aniżeli to miało miejsce przed wojną. Ustalając szerokość wykopu stacyjnego na osiem torów peronowych, pożądanym się staje poszerzenie peronów, których szerokość w dworcu przedwojennym okazała się niedostateczna ze względu na zajęcie miejsca przez schody i inne urządzenia wybitnie zmniejszające ich wolną użytkową powierzchnię. Celem zaoszczędzenia podróży pokonywania po schodach, około 1 m zbędnej wysokości między podłogą dworca a peronami, w przedwojennym budynku było nieosiągalne ze względu na pomieszczenie pod podłogą dworca poprzecznej galerii bagażowej, koniecznym się staje zastąpienie tej galerii przez tunele usytuowane pod peronami. Ponadto niezbędnym jest w nowym projekcie usunięcie niedogodności wynikających z braku światła dziennego w części podziemnej przedwojennego dworca i z braku dopływu świeżego powietrza do pomieszczeń peronowych. Przedwojenna monumentalna budowa dworca sięgająca 30-metrowej wysokości przyjęta przez ś. p. Prof. Przybylskiego, autora projektu, dla nadania dominującego akcentu wśród otaczającej wysokiej zabudowy (hotel Polonia) nie daje należytego pod tym względem rozwiązania.

Zastanawiając się nad wyborem miejsca pod budowę nowego dworca Centralnego, pierwszą myślą jest wykorzystanie terenu dawnego dworca Głównego. Przemawiają za tym: gotowe torowisko w głębokim wykopie, wykorzystanie chociażby częściowo stałych urządzeń dworca w postaci fundamentów, peronów i uzbrojenia podziemnego, jak również dogodne i centralne położenie dworca w najbardziej dziś ożywionej

dzielniczy Warszawy. Usytuowanie to jednak, wobec zbyt bliskiego położenia dworca do tunelu, nie pozwoli na wprowadzenie udogodnień wynikających z podniesienia poziomu peronów i zmniejszenia w ten sposób wysokości schodów. Poszerzenie peronów przekreśli, w dużej mierze, możliwość wykorzystania zachowanych urządzeń, zaś oświetlenie i doprowadzenie powietrza do przestrzeni peronowej będzie musiało pozostać takie jak w projekcie przedwojennym.

Wymienione udogodnienia kolejowe możliwe są do przeprowadzenia już przy usytuowaniu dworca na osi ul. Emilii Plater, przy tym położeniu możliwym byłoby bezpośrednie skomunikowanie zachodnich końców peronów z szybką koleją miejską „metro“, która w myśl założeń Biura Odbudowy Stolicy ma przechodzić po osi ul. Chałubińskiego.

Decydując się na skrócenie długości budynku dworca można by przewidzieć usytuowanie stacji Warszawa Centralna między ul. Emilii Plater, a ul. Chałubińskiego, co dałoby przesunięcie dworca o około 300 m bardziej na zachód, aniżeli przy układzie przedwojennym. Perony posiadałyby również dogodnie połączenie z „metro“ poprowadzonym wzdłuż ul. Chałubińskiego, jednak zbyt bliska odległość między osiami obu ulic, bo wynosząca wszystkich 270 m nie pozwoliłaby na założenie w pokryciu przekopu świetlików, odpowiednio blisko dworca położonych, a w związku z tym stworzyłoby to gorsze warunki dla oświetlenia i wentylacji podziemnej części dworca.

Zdaniem przedstawicieli urbanistyki „pozostawienie dworca na dawnym miejscu spowodowałoby obciążenie ruchem dojazdowym i odjazdowym ulicy Marszałkowskiej, która, jako wewnętrzna śródmiejska arteria handlowa powinna być od tranzytu międziodzielnicy odciążona. Jednocześnie sytuacja taka przekreśliłaby całkowicie możliwość realizacji z odpowiednim rozmachem projektowanego ośrodka centralnej partii miasta. Wysuwana alternatywa sytuacji dworca na osi ul. Emilii Plater jest z punktu widzenia urbanistycznego zupełnie nie do przyjęcia, przekreśla bowiem podstawy organizacji ruchu kołowego w grupie dzielnic śródmiejskich, opartej między innymi o wewnętrzne ciągi N. S., które dają się jedynie racjonalnie przeprowadzić w osiach ul. Chałubińskiego i ul. Emilii Plater, zaś alternatywa między ul. Emilii Plater a ul. Chałubińskiego, dzieląc plac między ul. Marszałkowską a Żelazną na 2 części, uniemożliwiłaby stworzenie na szeroką skalę zakrojonej koncepcji rozwijania urbanistycznego całokształtu tej części śródmieścia“. Całkowite zadośćuczynienie warunkom stawianym ze względu na udogodnienie podróżnych i na dobre połączenie z metro daje alternatywa z usytuowaniem dworca między ul. Żelazną, a Chałubińskiego. Odmiana ta idzie całkowicie po linii założeń urbanistycznych ze względu na położenie dworca między dwoma głównymi arteriami przelotowymi: charakteru dalekośćnego jaką ma być „droga przebiegająca wzdłuż ul. Żelaznej i jej dalekich przedłużań na północ i południe“ i charakteru masowej komunikacji miejskiej, jaką ma być ul. Chałubińskiego przy jednoczesnym „oparciu dworca o podstawową arterię Wschód-Zachód jaką stanowią Aleje Jerozolimskie“. Przy takim usytuowaniu dworca możliwym się staje przewidywanie przystanku podmiejskiego przy ul.

Marszałkowskiej w miejscu przedwojennego dworca i na Skarpie przy ul. Smolnej.

Oczywistym jest, że przesuwanie dworca z dawnego położenia bardziej na zachód, coraz mniej włożonych nakładów chociażby w postaci robót ziemnych da się wykorzystać, zaś koszty robót związanych z przygotowaniem podtorza i z pokryciem przekopu coraz bardziej będą wzrastały, przy czym termin realizacji, siłą faktów, coraz bardziej będzie się wydłużał, co nie może pozostawać bez wpływu na powzięcie decyzji.

Wobec braku wyraźnych argumentów, przemawiających w zdecydowany sposób za wyborem jednego z opisanych położenia dworca i mając na względzie konieczność nieopóźniania biegu spraw związanych z pilną odbudową, tego dworca postanowiono, idąc po linii ogólnych założeń urbanistycznych, przyjmując za podstawę dla wstępnego opracowania projektu, usytuowanie dworca Centralnego między ul. Żelazną, a ul. Chałubińskiego, wierząc, że z bogatego materiału, otrzymanego drogą konkursu wyłonią się projekty, dające możliwość definitywnego rozstrzygnięcia zagadnienia dworca w całokształcie.

Decydując się na ogłoszenie za pośrednictwem Stow. Architektów Rz.-Polskiej (S. A. R. P.) konkursu powszechnego na projekt szkicowy Dworca Centralnego w Warszawie, zostały opracowane przez specjalną kilkuosobową Komisję fachowców kolejowych i urbanistów warunki techniczne, które na podstawie przeprowadzonych studiów analitycznych nad rodzajem, rozmiarami i funkcjonalnością pomieszczeń i rozplanowaniem wnętrza dworca, obok wszelkich danych dotyczących ilości i kwadratury pomieszczeń łącznie ze wskazaniem pożądanego ich położenia względem siebie i w stosunku do wewnętrznych potoków przebiegu podróży, sprecyzowały w sposób wyraźny wymagania zasadnicze, którym powinien zadośćuczynić projekt, a mianowicie:

- 1) Oddzielenie w budynku dworca ruchu podróży odjeżdżających od przyjeżdżających,
- 2) Wyodrębnienie ruchu podmiejskiego od dalekobieżnego.
- 3) Wykorzystanie możliwości dostępu do dworca ze wszystkich czterech stron.
- 4) Możliwie najkrótsze i nieprzecinające się ze sobą drogi podróży wewnątrz dworca i na peronach.
- 5) Łatwe orientowanie się podróży w rozplanowaniu dworca.
- 6) Możliwość szybkiego opuszczenia peronów przez przyjeżdżających podróży i zabezpieczenie im łatwego i szybkiego przedostania się do pojazdów lub innych środków komunikacji miejskiej.
- 7) Możliwie najlepsze wykorzystanie dziennego światła dla peronów i wewnątrz dworca.
- 8) Hale bagażowe powinny posiadać bezpośrednie wejścia z zewnątrz ulicy przy tym w takiej ilości i tak rozmieszczone, aby bagaż mógł być najkrótszą drogą — nie przeszkadzając nikomu — przeladowany z pojazdów do hali bagażowej i odwrotnie.

- 9) Podnośniki bagażowe powinny być rozmieszczone w końcach peronów przy tym tak, aby przynajmniej w jednym końcu wypadały w miejscu wagonu bagażowego, co pozwoli uniknąć potrzeby podwójnego windowania bagażu.
- 10) Przewożenie bagażu wzdłuż peronu po jego powierzchni zasadniczo dopuszczalne jest tylko w końcach peronów między dźwigiem, a końcem peronu.

Poza planami sytuacyjnymi i regulacyjnymi, jako ilustrację rozwiązania odpowiadającego wymienionym warunkom, dołączono schemat rozwiązania z krótkim jego opisem w tekście warunków technicznych, z tym jednak, że „projektującym pozostawiona została swoboda obrania innej koncepcji ogólnego rozwiązania projektu pod warunkiem zachowania wymagań zasadniczych oraz szczegółowych postanowień warunków technicznych“.

Konkurs został ogłoszony w dniu 26 maja 1946 r., zaś jako termin składania prac w Warszawie wyznaczono dzień 16 września 1946 r.

W terminie zgodnym z warunkami konkursu nadesłano 18 prac, z których jedna opracowana przez technika kolejowego z Opola, jako podpisana nazwiskiem musiała pozostać poza konkursem.

Zresztą, jako opracowana bez bliższej znajomości warunków technicznych konkursu, stała się jedynie dowodem poważnego zainteresowania, jakie wywołał ten konkurs, nawet wśród szerokich rzesz kolejarskich.

Z pozostałych siedemnastu prac dwanaście zostało zaliczonych do grupy całkowicie odpowiadającej programowi i warunkom konkursu, a więc jako mogące ubiegać się o nagrody i pozostałe 5 prac do grupy nie spełniającej niektórych warunków konkursu, a w związku z tym, jako mogące ubiegać się jedynie o wyróżnienie w postaci zakupu. Przechodząc do ściślejszego rozpatrzenia prac nadesłanych na konkurs, należy je naświetlić pod względem wyboru przez konkursantów miejsca usytuowania dworca łącznie z rozwiązaniem urbanistycznym terenów do niego przyległych, pod względem koncepcji budynku i funkcjonalności rozplanowania wnętrza, pod względem architektury zewnętrznej i konstrukcji budowli.

Co się tyczy usytuowania dworca, to spośród siedemnastu prac biorących udział w konkursie, trzynaście prac uwzględnia położenie dworca między ul. Żelazną a ul. Chałubińskiego, dwie prace między ul. Chałubińskiego i ul. Emilii Plater, jedną między ul. Emilii Plater i ul. Poznańską i jedna na osi ul. Emilii Plater.

Pod względem koncepcji rozplanowania terenów przyległych do dworca i związania budynku dworcowego z otoczeniem w jedną szarmonizowaną całość pełnego założenia urbanistycznego, to, właściwie, żadna z prac nie dała głębszych i poważniejszych rozwiązań.

Autorzy przeważnie zadowolili się mniej lub więcej udatnym wkomponowaniem nowego budynku w istniejące, względnie w zmodyfikowane linie regulacyjne, pozostawiając trudne, lecz i jak wdzięczne zarazem zagadnienie „wypełnienia koncepcji urbanistycznej“ placu między ul. Chmielną, czy Złotą, a Al. Jerozolimskimi i ul. Marszałkowską a budynkiem dworca Cen-

tralnego prawie że nie rozwiązany, gdyż przewidywanie tego olbrzymiego placu w większości projektów jako wolnej przestrzeni nie można uważać za pozytywną odpowiedź co do jego przeznaczenia. Plac ten o długości do 700 m i szerokości około 200 m powinien znaleźć w konkursie specjalny wyraz architektoniczny przez właściwy podział jego powierzchni i przez odpowiednie akcenty wysokościowe wpisane do otoczenia dworca i trudno jest sądzić o nadaniu przez konkurujących bryle dworca właściwych form i proporcji bez zdania sobie sprawy z wyglądu jego najbliższego sąsiedztwa. Również w sposób bardzo ogólny został właściwie tylko naszkicowany układ komunikacji kolejowej i pieszej przy dworcu.

Poza jedną pracą inż. arch. Teodorowicz Todorowskiego (projekt oznaczony Nr. 8), która w pełnej i właściwej formie podaje sposób rozwiązania tego trudnego problemu przeddworcowej komunikacji ulicznej ze wskazaniem: miejsca na parkowanie aut i na postój autobusów, przejść dla pieszych, dogodnych połączeń ulicznych ze stacji „metro“ — wszystko przy stosowaniu skrzyżowań ciągów komunikacyjnych w różnych poziomach, co zostało specjalnie pomysłowo zaprojektowane zwłaszcza w stosunku dostarczenia bagażu i poczty; żadna z pozostałych prac nie wnosi żadnej szerszej koncepcji do tak poważnego zagadnienia, mimo to że dość rozległa swoboda w dysponowaniu sąsiadującymi z dworcem terenami powinna była być zachętą do stworzenia w Warszawie właściwych i nieszablonowych rozwiązań komunikacyjnych na dojeździe do dworca Centralnego.

Układ wnętrza budynku dworca pod względem założeń przestrzennych można w pracach nadesłanych na konkurs podzielić na trzy grupy:

- 1) całość wewnętrzna dworca łącznie z przestrzenią peronową potraktowaną, jako jedna wolna zabudowa pod wspólnym dachem,
- 2) przestrzeń peronowa oddzielona od pozostałych elementów dworca, przy czym przestrzeń ta, nawet w częściach niepokrytym budynkiem dworca, została ujęta w zamkniętą całość z pokryciem dachami sklepieniowymi, lub płaskimi z luxferów,
- 3) pomieszczenia dworcowe stanowią całość oddzieloną od przestrzeni peronowej, pozostawionej bez przykrycia dachowego z przewidywaniem jedynie na peronach zwykłych wiat.

Do prac grupy pierwszej w najszerszym zakresie należy projekt inż. inż. arch. Romanowina i Szymanika przy współpracy inż. Załewskiego, oznaczony Nr. 10 i odznaczony przez Jury pierwszą nagrodą. Układ budynku pomysłany jako jednolita bryła z jednakowych elementów konstrukcyjnych o kształcie łuku pokrywających przekop torowy. Skupiając w otwartej wewnętrznej przestrzeni wszystkie niezbędne pomieszczenia dworcowe w bezpośrednim połączeniu z peronami, projekt ten stwarza wielką przejrzystość założenia i daje całość o jednolitym napięciu komunikacyjnym. Podobnie, lecz przez wykorzystanie pokrycia płaskiego, zagadnienie to rozwiązuje praca Nr. 16 inż. inż. arch. Rychłowskiego i Bienkuńskiego, która uzyskała trzecią nagrodę, a w pewnym stopniu i praca Nr. 7 inż. inż. arch. Kryszewskiego, Mokrzyńskiego i Wierzbickiego, której została przyznana jedna spośród trzech równorzędnych nagród czwartych.

Do grupy prac stwarzających dla przestrzeni peronowej zamkniętą całość, całkowicie oddzieloną od pozostałych pomieszczeń dworca i skomunikowaną z nimi za pośrednictwem schodów, należy praca Nr. 11, której przyznana została również czwarta nagroda równorzędna i której autorami są inż. arch. Duchnowski i Klimaszewski, a także praca powyżej już wymieniona Nr. 8 zakupiona przez Ministerstwo Komunikacji.

Do projektów spośród nagrodzonych, przewidujących, jako pokrycie peronów, zwykłe wiaty należą: praca Nr. 4 nagrodzona drugą nagrodą (autorzy inż. inż. arch. Kryszewski, Mokrzyński i Wierzbiński) i praca Nr. 12, tychże autorów, która otrzymała jedną z czwartych nagród równorzędnych.

Jako układ dworca większość autorów w liczbie jedenastu przyjęła typ dworca mostowego, wprowadzając do schematu stanowiącego załącznik do warunków technicznych konkursu jedynie zmiany mające na celu nadanie części podziemnej dworca lepszych warunków naświetleniowych i wentylacyjnych jak również stworzenia jednej bardziej zwartej całości dla części peronowej i pozostałych pomieszczeń dworca. Poważna część projektodawców, w liczbie pięciu, mając na względzie potaniecie kosztów budowy dworca i dążąc do jaknajdalej idącego uwolnienia przestrzeni peronowej od stojącego ponad przekopem torowym budynku, przewidziała typ dworca lądowego, usytuowanego w zasadzie od strony ul. Chmielnej z zejściami na perony za pośrednictwem mostów przerzucanych ponad wykopem i zakończonych od strony Al. Jerozolimskich pomieszczeniami dla ruchu podmiejskiego.

Najdalej idącą, śmiałą koncepcją stworzenia podziemnej części dworca i uwzględnienia w nim jaknajswobodniejszego kontaktu ulicy z peronami daje projekt Nr. 17, któremu Jury sądowe przyznało zakup i którego autorami są inż. inż. arch. Hryniewiecki, Leykam i Staniszewski przy współpracy prof. Hempla. Według tego projektu dworzec jest pomysłany, jako otwarta przestrzeń nad torami pokryta dachem stalowo-szklanym podwieszonym na ośmiu słupach, przy czym wszystkie niezbędne zamknięte pomieszczenia dworcowe są skupione w 2-ch kondygnacjach budynku parterowego usytuowanego równolegle do wykopu od strony ul. Chmielnej.

Spśród wymienionych prac nagrodzonych, mostowy typ dworca uwzględniają projekty oznaczone numerami 4, 7, 10 i 11, typ zaś dworca lądowego — numerami 8, 12 i 16. Praca Nr 17 stanowiąca rozwiązanie o charakterze raczej pewnej idei technicznej, aniżeli praktycznego zastosowania, nie podpada pod żaden z wyszczególnionych typów dworca.

Co się tyczy rozplanowania wewnętrznych pomieszczeń dworca, to większość projektów, zwłaszcza odnoszących się do mostowego typu, dość ściśle przestrzegała układu podanego w schemacie zasadniczym. Na tle tego schematu również zostały sporządzone ogólne koncepcje rozplanowań wnętrza i w projektach dworców lądowych oczywiście z pewnymi modyfikacjami wynikającymi z wprowadzonych przez autorów innowacji dotyczących ułatwień funkcjonalnych. Naprzykład praca Nr. 8 inż. arch. Teodorowicz-Todo-

rowskiego, w której przeniesienie urządzeń bagażowych do podziemi, z oddzielnym podjazdem z zastosowaniem rampy wyjazdowej, dając ułatwienie w komunikacji kołowej na dojeździe do dworca, wpłynęło w pewnym stopniu na uproszczenie rozplanowania pomieszczeń na parterze budynku, lub pracy w Nr. 16 inż. inż. arch. Rychłowski i Bienkuńskiego, w której pozostawienie hali bagażowej i urządzeń pocztowych nad wykopem z dojazdem od strony ulicy Żelaznej, spowodowało modyfikację hali odjazdowej, zredukowanej, wobec tego wyłącznie do hali biletowej. Pozostałe urządzenia i ich rozplanowanie w obu tych projektach w ogólnym swym układzie pozostają w zgodzie z założeniami schematu dołączonego do warunków technicznych konkursu.

Jako konstrukcja dworca większość projektów przewiduje szkielet żelazobetonowy wsparty na słupach umieszczonych na międzytorzach o pokryciu dachowym płaskim (prace Nr. 12 i 16), lub z płaskich łuków (praca Nr. 8), względnie drobnych kopuł (praca Nr. 4).

Całkowicie odrębną, oryginalną konstrukcją stanowi projekt Nr. 10 nagrodzony pierwszą nagrodą, który podłogę hal dworcowych i urządzeń wewnętrznych dworca wspiera na normalnej konstrukcji ramowej ze słupami na międzytorzach; pokrycie zarówno hal, jak i przestrzeni peronowej składa się tu z żelaznych łuków parabolicznych dwuprzegubowych rozpiętości 84,0 m i strzałce 15,0 m, rozstawionych co 8,0 m i opartych na betonowych ścianach.

Podobna łukowa konstrukcja, lecz ze ściągami poziomymi, przechodzącym w płaszczyźnie stropu nad peronami, przyjęta została w projekcie Nr. 4 dla oszklonego pokrycia wyjść w części dworca dla przyjeżdżających.

Jeżeli chodzi o wysokość budynku dworca ponad terenem, to spośród projektów nagrodzonych i wyróżnionych, jedynie projekty dworców lądowych (Nr. 8 i 16) nadają pewnym elementom bryły budynku o przeciętnej wysokości 10,00 — 11,30 m, dominujące wysokości sięgające 25,0 m (rotunda w projekcie Nr. 8 i krzyżowa hala odjazdowa w projekcie Nr. 16).

Pozostałe nagrodzone projekty dla brył dworcowych operują wysokościami nieznacznymi wahającymi się od 7,60 m w pracy Nr. 10, 9,05 m w pracy Nr. 12, 9,70 m w projekcie Nr. 7, 11,00 m w pracy Nr. 4 do 16,0 m według projektu Nr. 11.

W pracach nienagrodzonych wysokość ta sięga 29,4 m. w projekcie oznaczonym numerem 13-tym i do 60 m w projekcie Nr. 18 (26,0 m wysokość budynku dworca + 34,0 m wysokość wieży ponad tym budynkiem).

Co się tyczy architektury zewnętrznej złożonych na konkurs projektów dworca Centralnego w Warszawie, to naświetlenie tego ciekawego i ważnego tematu pozostawiono inżynierom-architektom. Stwierdzić jednak należy, iż rozwiązania konkursowe, nadając swym projektom nowoczesne formy prostoty architektonicznej, nie wniosły żadnych wybitnych pomysłów, tak co do ujęcia bryły dworca jako całości, jak i co do zespolenia tej bryły z istniejącym i projektowanym otoczeniem.

(dokończenie nastąpi).

Inż. Jan Cholewo

Koleje w W. Brytanii i organizacja Służby Drogowej

Koleje w W. Brytanii znajdują się obecnie w drodze do upaństwowienia, lecz zanim to nastąpi są one w dalszym ciągu własnością czterech wielkich towarzystw kolejowych:

T-wo Środkowej Londyn-Szkocja kolei, w skrócie L. M. S. R. — London-Midland & Scottish Railway;

T-wo Londyn — Północno Wschodniej Kolei — L. N. E. R. — London & North Eastern Railway;

T-wo Południowej Kolei - S. R. Southern Railway;

T-wo Wielkiej Zachodniej Kolei — GWR. — Great Western Railway, lub też należą do mniejszych towarzystw, eksploatujących koleje drugorzędne lub miejscowego znaczenia.

Istnieje poza tym Wielkie T-wo Centralnych Kolei Londynu, obejmujące koleje podziemne z szeregiem odcinków podmiejskich.

Na pierwszy rzut oka koleje brytyjskie sprawiają ujemne wrażenie. Razi przede wszystkim przestarzały tabor oraz ponury i zaniedbany wygląd stacji węzłowych. Na korzyść przemawia solidna konstrukcja nawierzchni, oraz nowoczesne urządzenia zabezpieczające i automatyczna sygnalizacja na wielu węzłach i stacjach linii głównych, natomiast na liniach bocznych, zresztą ruchliwych, widzi się stare i niezdarne aparaty blokowe oraz niezabezpieczone zamknięcia rozjazdów. To samo dotyczy warsztatów, gdzie obok nowoczesnych urządzeń toleruje się funkcjonowanie ręcznej obrabiarki starego typu lub kuźni z przed 100 lat. Te kontrasty nie wypływają bynajmniej, jak się niegdyś o tym sądzi, z tradycyjnego konserwatyzmu Anglików. Ich charakterystyczną cechą jest kupiecka ostrożność w decydowaniu się na inwestycje i na nowe wynalazki bez gruntownego uzasadnienia realnych korzyści, jakie one mogą dać w najbliższej przyszłości, natomiast szybko je wprowadzają w życie, gdy konieczność ich całkowicie dojrzała jak pod względem korzyści gospodarczych, tak i możliwości finansowych. Na przykład, forsowane gdzieśindziej podkłady żelbetonowe, reklamowane szeroko w prasie technicznej przez wiele firm, znajdują zastosowanie na wielu kolejach brytyjskich do eksperymentalnych prób, lecz dotąd nie zajęto zdecydowanego stanowiska, mimo, że coraz bardziej odczuwany brak drzewa przemawia na korzyść tych podkładów. W dalszym więc ciągu czynione są badania w różnych kierunkach i nie wyłącznie w kierunku wybrania typu, lub wypróbowania trwałości żelbetonowego podkładu, lecz nie mniej w odniesieniu do zagadnienia zaopatrzenia w cement w ramach ogólnego państwowego zapotrzebowania na ten artykuł, bo przecież państwo stoi przed olbrzymim zagadnieniem rozwiązania kryzysu mieszkaniowego i odbudowy zniszczeń wojennych — zagadnień, które należy uszeregować w kolejności rzeczywistej potrzeby w najbliższej przyszłości.

Na tych założeniach zbudowane są zasady planowania i żadne przekonywania opinii publicznej lub. reklamą jakiejś nowości nie zdoła naruszyć ustalonego w tym kraju planu gospodarczego.

Organizacja kolei brytyjskich oparta jest na szerokiej decentralizacji w drodze przetrzucania funkcji wykonawczych w realizowaniu planu finansowo-gospodarczego na urzędy okręgowe (Divisions), — zaś rola centralnej dyrekcji kolejowej danego T-wa sprowadzona jest do nadzoru zwierzchniego i dopilnowania wykonania planu finansowo-gospodarczego.

Służba zabezpieczenia ruchu pociągów na większości kolei włączona jest do Służby Drogowej.

Służba Ruchu wchłania również służbę trakcyjną (Motive of Power)

Służba Handlowa jest całkowicie wydzielona łącznie z podległymi urzędami liniowymi. Dużo uwagi poświęcono reklamie kolei zarówno w kierunku przyciągnięcia pasażerów i rozwoju turystyki, jak i akwizycji towarów do przewozu. W tym celu istnieje specjalna służba reklamowa na czele z jej kierownikiem w Dyrekcji T-wa (Advertising Manager). Zasadniczy cel osiągnięcia jaknajlepszych wyników eksploatacyjnych wyklucza nieprzemyślaną lub opartą na nierealnych przewidywaniach zakup materiałów lub czynienie zapasów materiałów, a co za tym idzie tworzenie kapitału zasobowego.

Służba zasobów na kolejach brytyjskich czyni zakupy i rozdziela materiały konsumentom, którzy użytkują je na potrzeby realizowania planu finansowo-gospodarczego. Magazyny zasobów w zasadzie nie istnieją. Składy materiałów służą do przechowania materiałów do czasu ich zużytkowania i znajdują się pod bezpośrednim zarządem konsumentów. T. zw. zapas kilometrowy nawierzchni prawie nie istnieje, — linia jest czysta jak stół i wszelkie gromadzenie materiałów jest surowo wzbronione. Działalność służby zasobów skierowana jest do nieustannego czuwania nad terminowym zaopatrzeniem służb — konsumentek w materiały na podstawie ściśle ułożonego planu rozchodu materiałów w danym roku, poza tym bada ona rynki zakupu i opłaca zakupione materiały z kredytów rzeczowych, figurujących w odnośnych pozycjach budżetu. Okręgowe urzędy Służby Zasobów sprowadzone są do roli pośredników przy centralnych zakupach i żadnych kontrolnych czynności oraz funkcji materiałowo-finansowych nie wykonują.

Sprawy personalne na szczeblu Okręgu są załatwiane we własnym zakresie służbowym. Obsadę stanowisk wyższych dokonuje referent naczelny służby, porozumiewając się z prezydium Dyrekcji za pośrednictwem pomocnika Dyrektora Kolei do spraw personelu.

Również sprawy dotyczące przetargów i umów na roboty i dostawy załatwiają służby we własnym zakresie, uzyskując każdorazowo zgodę jedynie na czynienie wydatku, nie zaś na sposób wykonania lub za zatwierdzenie umowy, w przypadku gdy suma przekracza kompetencję danego zwierzchnika.

Okoliczność ta nie wpływa z kontroli nad czynnościami gospodarczymi danej służby, lecz w celu

upewnienia się czy w danej chwili T-wo jest w możności czynienia wydatku, aczkolwiek wydatek ten figuruje w rocznym preliminarzu.

T-wo kolejowe w W. Brytanii nie ograniczają się do eksploatacji samych kolei, prowadzą one jednocześnie przedsiębiorstwa hotelowe, oraz zakłady wytwórcze i z powodzeniem konkurują z ruchem samochodowym. Konkurencja ta oparta jest na zdrowych zasadach, wykluczających operowanie sztucznymi stawkami taryfowymi. W poszukiwaniu czynnika regulującego przewozy zarówno t-wo kolejowe, jak i samochodowe z własnej inicjatywy oparły się ostatnio o rząd w osobie Ministra Komunikacji, do którego zwrócono się o protekcję w sprawie powołania do życia komitetów regionalnych i lokalnych, mających zadanie ustalenia klasyfikacji towarów do przewozu za pomocą tych dwóch środków komunikacji z przystosowaniem wysokości taryf, zarówno pod względem rzeczywistych kosztów przewozów jak i naturalnego ciężenia danej kategorii towarów do kolei lub samochodów. — Przy tym popierane są przewozy samochodami przesyłek z Kolei do rąk odbiorców przez przedsiębiorstwa samochodowe, drogą wzajemnych ustępstw na rzecz każdej strony.

Konkurencja z drogami wodnymi nie istnieje w tym kraju z braku normalnej żeglugi rzecznej, tymbardziej że istniejące kanały spławne, a szczególnie w systemie jezior na Północy są eksploatowane przez Kolej. — Zresztą nie mają one większego znaczenia na wyspie. W niektórych wypadkach koleje eksploatują porty z żeglugą morską przybrzeżną. Dotyczy to przewozów węgla z rejonów przybrzeżnych na Północy do okręgów Południowych. Kalkulacja tych przewozów przemawia na korzyść żeglugi morskiej, zwłaszcza w czasie masowych przewozów węgla, gdyż sama kolej całego przewozu nie jest w stanie wchłonąć. Na czele kolei T-wa stoi Dyrektor Naczelny (Chief General Manager) wyznaczony przez Radę Zarządzającą T-wa (Board of Directors). Dyrektor Naczelny kieruje gospodarką całej sieci kolejowej T-wa i jest odpowiedzialny przed nią za wyniki eksploatacyjne w ramach zatwierdzonego przez Radę planu finansowo-gospodarczego. Dla ułożenia i skoordynowania wszystkich czynników składających się na ten plan oraz dopilnowania jego równowagi finansowej ustanowiona jest instytucja pomocników Naczelnego Dyrektora (Assistant Chief General Manager) w sprawach ruchu i przewozów (operating), wytworu (Works) i personelu (Staff). Wszyscy trzej stanowią organ planowania i kontroli finansowo-gospodarczej. Wszelkie sprawy finansowe, wynikające z eksploatacji, zanim zostaną przedstawione do decyzji Naczelnego Dyrektora, muszą przejść przez wymieniony organ w gotowej formie. Dyrektor Naczelny odbywa z pomocnikami narady, do których powołuje Dyrektorów odnośnych Wydziałów.

Ponieważ zamierzenia w osiągnięciu jaknajlepszych wyników eksploatacyjnych powodują w większym lub mniejszym stopniu wydatki na inwestycje, a te zamierzenia wypełniają właśnie działalność resortów eksploatacyjnych, jak ruch, trakcja i przewozy, wtenczas, gdy wykonanie tych inwestycji przez Służbę Drogową uzależnione jest tylko od środków pieniężnych, przeto resorty eksploatacyjne siłą rzeczy muszą być w ciągłej zależności od tych trzech pomocników i przez to następuje wydatne odciążenie Dyrektora

Naczelnego w sprawach eksploatacji.

Służba Drogowa otrzymuje do wykonania zadanie objęte preliminarzem i w tym wykonaniu rządzi się całkowicie samodzielnie.

Służba Drogowa cieszy się tu uprzywilejowaniem w całej rozciągłości i jest, jak się Anglicy wyrażają, „selfcontained“ — rządzona sama w sobie.

Na załączonych wykresach została przedstawiona organizacja kolei T-wa L.N.E.R., w której autor niniejszego artykułu odbył kilkumiesięczną praktykę. Należy nadmienić, że koleje innych T-w organizacyjnie prawie się nie różnią jedna od drugiej; — drobne odchylenia istnieją, raczej fakultatywnie i to na szczeblach dolnych. Na wykresach nazwy stanowisk zostały spolszczone w sposób najbliższy oddający nazwy angielskie.

Zwraca się uwagę na definicję nazw i tytułów. Stanowiska kierownicze oznaczone są trzema różnymi wyrazami, jak Manager, Engineer i Superintendent.

Kierownik tego lub innego resortu lub jego gałęzi, nie czyniący bezpośrednio wydatków i nieodpowiadający za nie bezpośrednio, nazywa się Manager, stąd Dyrektor Naczelny Kolei nazywa się Chief General Manager i tak samo Dyrektor Służby Ruchu tytułuje się Chief Operating Manager. Jeżeli ten lub ów kierownik jest bezpośrednio odpowiedzialny za gospodarkę powierzonego mu resortu zwie się on Superintendent, naprz. Naczelnik Służby Ruchu w Okręgu nazywa się Superintendent of Operation, tak samo Naczelnik Oddziału Ruchu nosi nazwę District Superintendent of Operation itp.

Engineer-Inżynier określa kierownicze techniczne stanowisko. I tak Dyrektor Służby Drogowej tytułuje się Chief Civil Engineer, czyli, dokładniej tłumacząc, Naczelny Inżynier Ładowy. Dyrektor Służby Warsztatowej nazywany jest Chief Mechanical Engineer, Elektrotechniczny, Chief Electrical Engineer i. t. p. — Dyrektor Okręgowy, Naczelnik Służby Drogowej w okręgu i Naczelnik Oddziału Drogowego zwani są Divisional General Manager, Divisional Engineer, lub wprost Engineer i District Engineer.

Nazwa inżyniera nie jest tytułem naukowym i oznacza tylko stanowisko kierownicze w służbach technicznych. Tytuł inżyniera w naszym pojęciu osiąga się po ukończeniu Wydziałów technicznych na Uniwersytetach i dla wszystkich zawodów tytuły są jednobrzmiące. Po zdaniu absolutorium, obojętnie czy to na Wydziałach humanistycznych, prawnym lub technicznych, absolwent otrzymuje tytuł absolwenta nauk — Bachelor of science, który w skrócie B. Sc. umieszcza się po nazwisku, często z dodatkiem w nawiasach rodzaju ukończonych studiów naprz. B. Sc. (Eng.) — to znaczy absolwent nauk inżynierskich. Magisterium upoważnia do dopisku po nazwisku skrótu M. Sc. — Master of science, doktorat D. Sc. — Doctor of science. Polski tytuł inżyniera odpowiadałby tedy angielskiemu tytułowi Master of science (Eng.) skrót M. Sc. (Eng.).

Ukończenie wyższych studiów technicznych nie jest koniecznym warunkiem do objęcia stanowiska technicznego. Każda osoba, niezależnie od tego, czy posiada studia techniczne, czy nie, może zająć wyższe stanowisko techniczne, jeżeli wylegitymuje się członkostwem organizacji technicznej zwanej „Institution“. Prawo członkostwa nabywa się przez zdanie egzaminów wg. ustalonego programu nauk, łącznie z wykazaniem odbytej praktyki. Egzaminy, które prze-

prowadza „Institution“ różnych zawodów technicznych są na poziomie wyższej uczelni, upoważniają kandydata, po ich złożeniu, do prawa wykonywania swego zawodu zarówno w służbie państwowej jak i w życiu prywatnym.

Kandydaci z wyższymi studiami podlegają egzaminom w zakresie odpowiednio skróconym.

Istnieją: Institution of Civil Engineers, Institution of Mechanical Engineers i t.d. — W organizacji technicznej inżynierów lądowych istnieje gałąź dla inżynierów służby drogowej zwana Permanent Way Institution. Poza przygotowaniem do egzaminów i w wyniku ich przyjęcia kandydatów na członków Permanent Way Institution dba o dobre doskonalenie się w służbie drogowej, organizuje pokazy, wycieczki naukowe oraz wydaje własny biuletyn, dzieła naukowe i podręczniki praktyczne. Poza ogólnie działającymi służbami i biurami, istnieje na Kolejach Brytyjskich nieznaną gdzieindziej służba, a raczej Zarząd nieruchomości, zwany Estate Departament z „Chief Estate Agent“ na czele i mający swoje odpowiedniki na szczeblu Okręgów i Oddziałów. Zarząd nieruchomości prowadzi wszelkie sprawy z tytułu posiadania przez Kolej nieruchomości, dzierżaw, podatków, wpisów hipotecznych i t.d. — Współpracuje on z prawnym doradcą „Legal Advisor“, który bezpośrednio podlega Dyrektorowi Naczelnemu Kolei. Z ramienia tego Zarządu wyznaczeni są w terenie administratorzy, łącznie z administracją budynków. Na obowiązku administratorów leży również i bieżące utrzymanie budynków.

Służba handlowa, współpracująca ze służbą Ruchu, posiada szczególne uprawnienia w tym sensie, że ruch pracuje dla niej, a nie odwrotnie. Na czele tej służby stoi Dyrektor Służby Handlowej — Chief Commercial Manager — zaś w Okręgach podlegają mu Naczelniczy Służby przewozów pasażerskich — Passenger Manager, a ci dwaj mają pod sobą Naczelników Oddziałów tych służb. Służba Trakcji, zlaną na szczeblu Dyrekcji Centralnej ze Służbą Ruchu, reprezentowana jest w Okręgach przez Naczelników Służb trakcji — Running Locomotive Superintendent — z podległymi Oddziałami trakcji — District Running Locomotive Superintendent. Służba trakcji rządzi dyspozycją parowozów będących w ruchu oraz przeprowadza ich bieżącą naprawę w parowozowniach postojowych. Średnią i główną naprawę parowozów i wagonów oraz ich rekonstrukcje, wykonuje Służba Warsztatowa w parowozowniach głównych i Warsztatach.

Urządzenia portowe w portach eksploatowanych przez T-wo Kolejowe znajdują się pod opieką odpowiednich służb technicznych i jeżeli chodzi o specjalne urządzenie, jak doki, to utrzymanie ich leży na obowiązku Naczelnego Inżyniera Portowego (Chief Engineers for docks).

Sprawy przewozów zamorskich i rozliczenie z kontynentem prowadzi osobny Dyrektor zwany Continental overseas and marine Manager. Poza służbą sanitarną istnieje policja, zadaniem której jest ochrona portów i urządzeń portowych oraz składów i magazynów na wielkich węzłach kolejowych. Czynnikiem koordynującym zagadnienia gospodarcze z punktu widzenia ogólnopństwowego w stosunku do T-wo kolejowych jest Izba zaprzysiężonych rzeczoznawców kolejowych, zwana Railway Clearing House; wyrokuje ona co do ścisłości i czystości obrachunków kolei z Państwem oraz ustala normy gospodarcze. Rozpię-

tość terytorialna wielkich kolei w W. Brytanii jest b. duża w porównaniu z kolejami na kontynencie. Naprz. Kolej L. N. E. R. obejmuje ponad 10,000 km. torów głównych. Najmniej posiada Kolej Południowa, bo około 6.000 km. Taka rozpiętość spowodowała potrzebę wprowadzenia okręgów (divisionals albo areas) i przekazania na te okręgi całego ciężaru nadzoru wykonawczego i gospodarczego. Okręgi te nie należy identyfikować z naszymi DOKP, nie są one również pod dyrekcjami. Są one raczej Inspektoratami o bardzo szerokich kompetencjach.

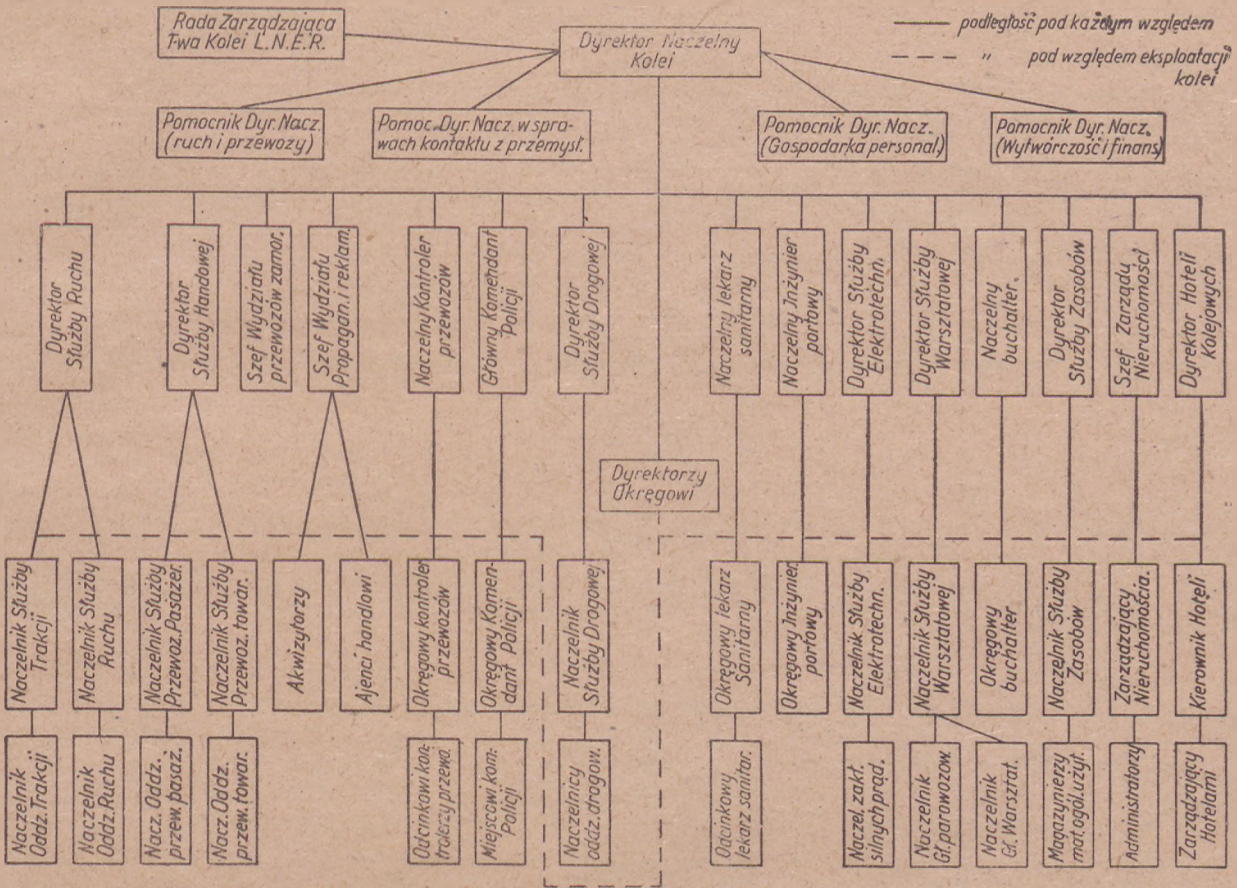
Rola okręgowych Dyrektorów, o ile taki urząd istnieje (naprz. na Kolei Południowej i LMSR. Dyrektorów Okręgowych nie ma), polega na kierownictwie eksploatacją okręgu w zakresie ruchu i przewozów oraz na koordynacji gospodarczej służb i na reprezentacji na zewnątrz. Natomiast nie posiada ona prawa ingerencji do służby Drogowej, która bezpośrednio podlega Dyrektorowi Służby Drogowej Dyrekcji Centralnej.

Załączniki 1-5 przedstawiają schematy organizacyjne Dyrekcji T-wo LNER., oraz organizację Służb Ruchu i Trakcji, Służby Handlowej i Biura Finansowego. Szczegóły organizacji Służby Drogowej będą omówione w rozdziale zawierającym szczegółowy opis tej służby. Organizacja Służb Warsztatowej i Elektrycznej oraz innych gałęzi pracy zbudowana jest na tychże zasadach i nie zawiera w sobie szczególnie interesujących znamion.

Przy rozpatrywaniu organizacji Służby Handlowej i Służby Ruchu wybija się na czoło Biuro Planowania i Organizacji wspólne dla obu tych służb; — zadaniem tego biura jest planowanie przewozów i koordynowanie działania czynników przewozowych z ruchowymi. Specjalizacja przewozów jest tu dobitnie podkreślona przez stworzenie dwóch rodzajów służb przewozowych na szczeblu Okręgu: służby przewozów pasażerskich i służby przewozów towarowych, które kierowane są przez Dyrektora Służby Handlowej na szczeblu Dyrekcji. Ponadto w Zarządzie Służby Handlowej istnieje osobny dział taryfowy, współpracujący z Komitetami lokalnymi Samorządu Krajowego do spraw klasyfikacji przewozów środkami Kolei i komunikacji samochodowej. Anglicy nie zaniedbują żadnego środka, który w pewnych specyficznych okolicznościach może przynieść te lub inne korzyści. W tym celu wykorzystują oni siłę pociągową koni dla przewozów drobnych przesyłek w rejonie miasta lub osiedla, gdzie utrzymanie koni jest tańsze niż użycie samochodów, zwłaszcza w okresie wojny gdy liczone się z ograniczeniem materiałów pędnych i z brakiem wozów ciężarowych. Dla tego rodzaju przewozów istnieje w Służbie Ruchu osobny dział konnych przewozów. Czynności Biura finansowego (Buchalteria), o czym będzie mowa przy omawianiu Służby Drogowej, polegają na wykonywaniu wszelkich czynności finansowych na rzecz służb fachowych, odciążając w ten sposób te służby od wszelkiego rodzaju spraw finansowo-gospodarczych przez zcentralizowanie tego rodzaju spraw finansowo-gospodarczych w Biurze Finansowym.

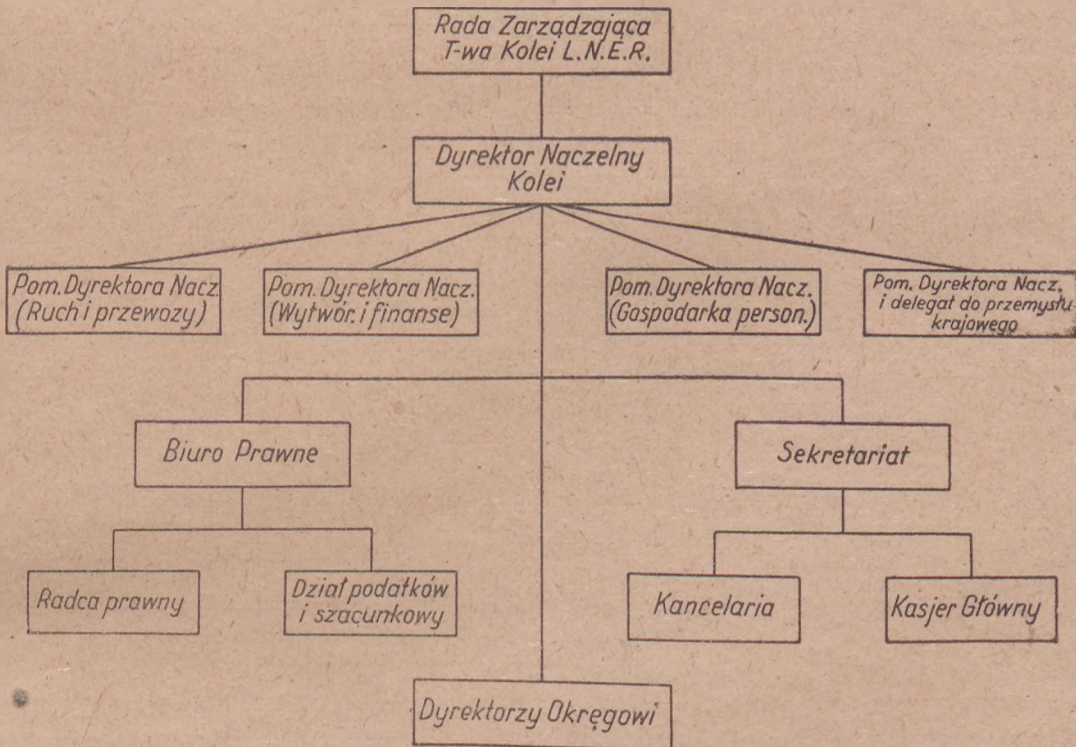
Okręgowe urzędy na kolei LNER., skoncentrowane są w trzech Okręgach: Londyn (Okręg południowy), York (Okręg Centralny) i Edinburgh (Okręg szkocki) obejmujące od 3 do 4 tysięcy kilometrów każdy. Cała Dyrekcja Kolei LNER. eksploatuje 10100 km. głów-

Schemat Organizacyjny Kolei L.N.E.R.



Rys. 1.

Schemat organizacyjny Zarządu Dyrekcji Kolei L.N.E.R.



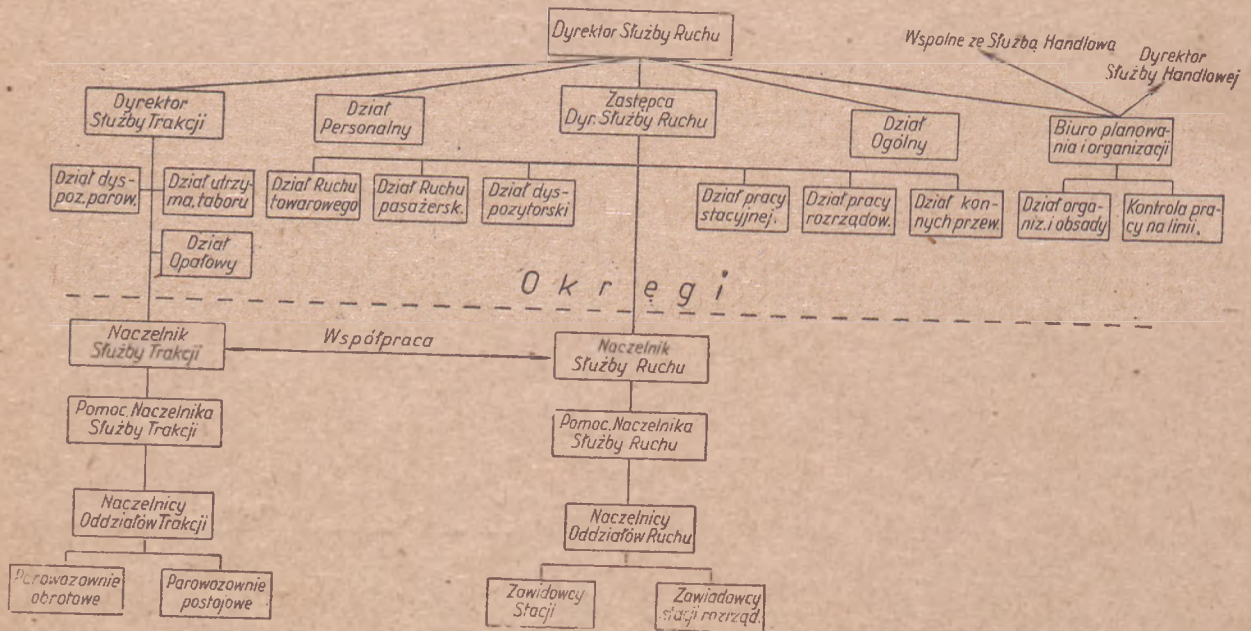
Rys. 2.

ných torów oraz rozporządza taborem: 6500 parowozów, 18000 wagonów osobowych oraz przeszło 258000 wagonów towarowych i węglarek. Stan osobowy pracowników na tej kolei wynosi około 184.000 ludzi czy-

li około 18 ludzi na 1 km gł. toru.

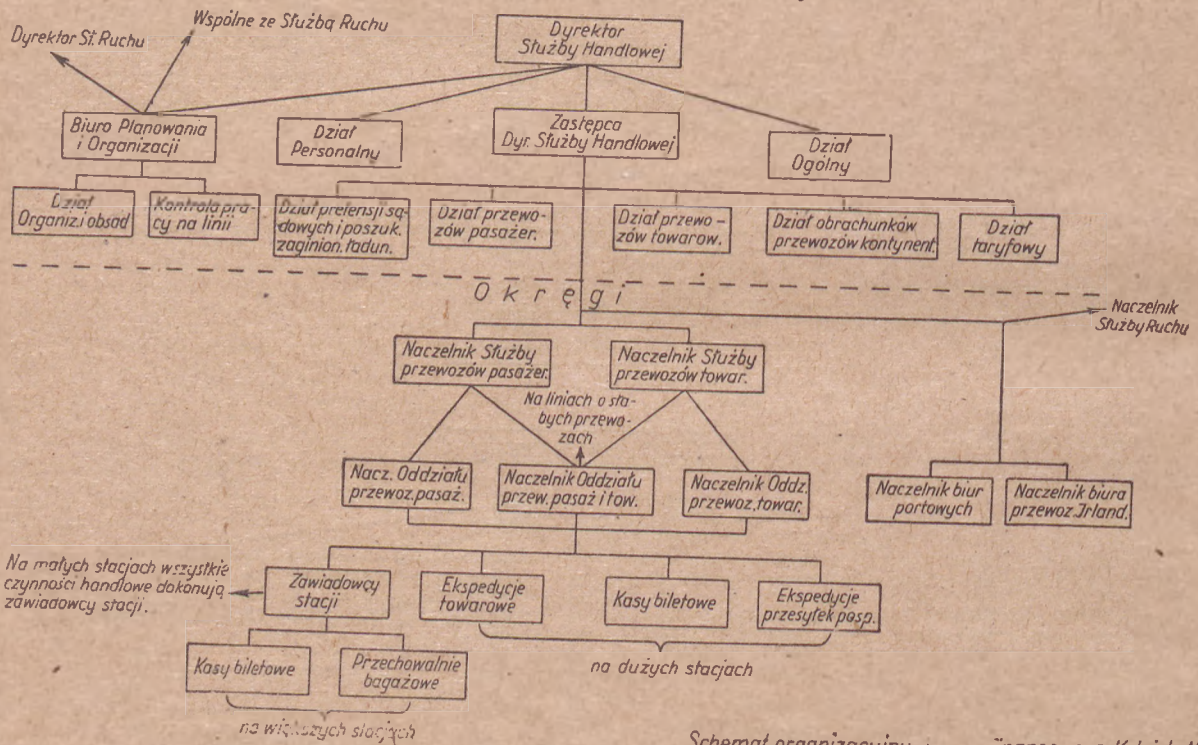
Ten krótki zarys jednej z największych kolei brytyjskich daje ogólne pojęcie o organizacji kolejnictwa w W. Brytanii pod kątem interesów prywatnych towa-

Schemat Organizacyjny Służby Ruchu Kolei L.N.E.R.



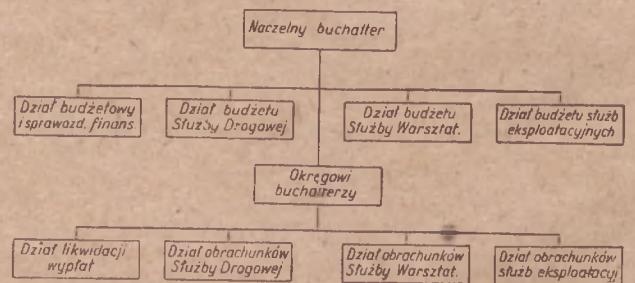
Rys 3

Schemat Organizacyjny Służby Handlowej Kolei L.N.E.R.



Rys. 4

Schemat organizacyjny biura finansowego Kolei L.N.E.R.



Rys. 5

rzystw, toteż w chwili obecnej, gdy koleje w W. Brytanii zaczynają przeżywać kryzys upaństwowienia, nie da się przewidzieć w jakim stopniu i jaka forma organizacji będzie dla nich zastosowana po przekazaniu kolei pod bezpośredni nadzór Ministerstwa Komunikacji (Ministry of Transport), które w obecnym stanie rzeczy sprawuje ten nadzór w sposób platoniczny, ograniczając się do czynności koordynacyjnej wszystkich form transportu w Państwie, i w odniesieniu do sprawności gospodarczej kolei musi polegać na orzeczeniach Railway Clearing House. (d. c. nastąpi).