

Redakcja w Warszawie: ul. Chałubińskiego 4. pok. 168.
Administracja w Łodzi: ul. Piotrkowska 121, m. 10. telefon 265-22.

TREŚĆ Nr. 12

Jan Tatarowski — Planowanie i kontrola zamówień nadsyłanych do warsztatów głównych kolejowych przez inne jednostki służbowe. Kronika zagraniczna.

Jan Tatarowski

Planowanie i kontrola zamówień nadsyłanych do warsztatów głównych kolejowych przez inne jednostki służbowe

Niezależnie od programowych prac przy naprawie taboru kolejowego, warsztaty główne kolejowe wykonują cały szereg robót dla innych jednostek służbowych, jak: parowozowni, oddziałów drogowych, stacji kolejowych, zasobowni itp.

Wykonywanie tych zamówień powstaje wskutek tego, że warsztaty główne są wyposażone w różne obrabiarki i urządzenia mechaniczne, których nie oplaca się instalować w małych warsztatach, ze względu na niewielki zakres wykonywanych przez nie robót.

Przy wykonywaniu prac gospodarczych dla innych jednostek służbowych, warsztaty główne mają do czynienia z typową grupą klientów, których należy tak obsłużyć, aby zachęcić do dalszych zamówień, w przeciwnym razie mogą one być dawane do wykonywania prywatnym firmom. Warsztaty główne powinny starać się z tego względu o wykonywanie obcych robót, że umożliwia to utrzymanie na odpowiednim poziomie działu techniczno-gospodarczego, który równocześnie wykonuje dla swoich warsztatów głównych: naprawę obrabiarek, urządzeń mechanicznych i transportowych oraz wyrób różnych części potrzebnych do naprawy taboru. Zakres prac gospodarczych dla potrzeb warsztatów głównych może wahać się i dlatego, celem równomiernego dociążenia działu techniczno-gospodarczego, pożądanym jest napływ prac gospodarczych z linii.

Pomimo wysiłków kierownictwa warsztatów głównych, nie zawsze daje się zadowolić klienta z linii i słyszy się często narzekania różnych jednostek służbowych na drogę wykonywania zamówień przez warsztaty główne jak również na przeciąganie terminów. Usunięcie wspomnianych nieporozumień można

osiągnąć przez wykonanie następujących prac organizacyjnych:

- 1) zorganizowanie specjalnego referatu zamówień obcych;
- 2) zorganizowanie na zasadach naukowych działu techniczno-gospodarczego, który jest typowym warsztatem wykonującym prace o różnorodnym programie.

Zadaniem niniejszego artykułu będzie opisanie organizacji referatu zamówień obcych, natomiast organizacja działu techniczno-gospodarczego będzie tematem innego artykułu.

Referat zamówień obcych powinien być przydzielony do centralnego biura rozdzielczego, względnie do biura technicznego. Praktyka wykazała, że przed wojną, w jednym z największych warsztatów głównych P.K.P., wykonujących duże zamówienia dla Ent., wystarczył jeden technik i kancelista do prowadzenia planowania i kontroli zamówień obcych. Wykonywanie prac na zamówienia obce, jakkolwiek w większości przypada na dział techniczno-gospodarczy, jednak przydziela się również i innym działom warsztatowym; do prac tych należą: naprawa płomieniówek i płomienie, naprawa zestawów kołowych, naprawa resorów itp.

Referat zamówień obcych koncentruje planowanie i kontrolę terminów wszystkich zamówień, które z linii napływają do warsztatów głównych. Sprawna działalność referatu zamówień obcych zależy w dużym stopniu od zgrania organizacyjnego z nim kalkulatorów i dyspozytorów biura rozdzielczego oraz rachub i ekspedycji warsztatowej. Szereg formularzy, których przeznaczenie będzie opisane poniżej, jest ma-

teriałem planowania i kontroli oraz wspólnym językiem między referatem zamówień obcych a kalkulacją i dyspozycją biura rozdzielczego, rachubą, ekspedycją i klientem z linii. Zamówienia obce dzieli się na trzy zasadnicze grupy:

- zamówienia na podstawie kosztorysów, na naprawę części względnie na pracę według okazywanych części;
- zamówienia na podstawie kosztorysów i rysunków, na wykonywanie pewnych robót;
- zamówienia na wykonywanie pewnych robót bez kosztorysów.

Podaje się wskazane grupy zamówień, ponieważ określenia te będą potrzebne przy dalszych opisach.

Z chwilą utworzenia referatu zamówień obcych powinna być opracowana w warsztatach głównych instrukcja posługiwania się poszczególnymi formularzami i pomocami organizacyjnymi. Instrukcję wykonaną w formie schematu, należy umieścić na widocznych miejscach w biurze rozdzielczym, rachubie, referacie zamówień obcych i ekspedycji. Pracownicy, załatwiający sprawy związane z zamówieniami obcymi, powinni wyuczyć się biegu potrzebnych formularzy i trybu załatwiania zamówień obcych. Celem zapoznania z organizacją biegu zamówień obcych, podaje się poniżej wzór schematu (instrukcji) biegu tych zamówień w warsztatach głównych.

Schemat biegu zamówień obcych

Kolejność	Załatwiający zamówienia obce	Zamówienia na podstawie kosztorysów i rysunków	Zamówienia na podstawie kosztorysów i rysunków	Zamówienia bez kosztorysów	f
1	Referat zamówień obcych	●	●	●	Należy zanotować do specjalnego rejestru korespondencję, nadesłaną z różnych miejsc zamawiających do warsztatów głównych, na wykonanie lub naprawę przedmiotów. Jeżeli wymagane są kosztorysy, dołączyć do korespondencji obcego miejsca służbowego formularz kosztorysowy (zał. Nr 1). W razie wykonywania kosztorysu na podstawie uszkodzonej części, przesłać korespondencję i formularz Nr 1 do ekspedycji warsztatowej, wskazując jaki dział ma robotę wykonać. Jeżeli kosztorys wykonuje się na podstawie rysunku — wysłać załączniki do kalkulacji biura rozdzielczego lub działu zainteresowanego. Jeżeli części wykonuje się bez kosztorysu (na kartę zamówień) — przesłać kartę zamówień do rachuby.
2	Ekspedycja	●			Na podstawie korespondencji, otrzymanej z referatu zamówień obcych, należy sprawdzić czy miejsce służbowe (zamawiające) nadesłało części jako wzór względnie do naprawy. Jeżeli tak, wówczas omawianą część wraz z korespondencją dostarczyć do działu wskazanego na formularzu kosztorysowym Nr 1, a referat zamówień obcych powiadomić formularzem Nr 2 o nadejściu części. Jeżeli części wzorcowej lub do naprawy nie ma, wówczas wypełnić formularz Nr 3 i za pośrednictwem referatu zamówień obcych przesłać do miejsca zamawiającego z prośbą o nadesłanie części. Korespondencję miejsca służbowego włożyć do szafki spraw niezalatwionych (rys. nr 12), w której poszczególne przedziały przeznaczyć dla różnych miejsc służbowych. Po otrzymaniu części wzorcowych względnie do naprawy — postępuje się tak, jak wskazano na początku rozdziału.
3	Biuro rozdzielcze (kalkulacje i dyspozycje) oraz pracownicy (wzgl. dział)	●	●		Po otrzymaniu korespondencji miejsca służbowego wraz z formularzem kosztorysowym Nr 1 oraz rysunków względnie części, należy wykonać opis robót na formularzu Nr 4 i wypełnić kosztorys Nr 1, przysyłając do referatu zamówień obcych.
4	Referat zamówień obcych	●	●		Po przejrzaniu kosztorysu i po zbadaniu technicznym, przesłać kosztorys wraz z ofertą (formularz Nr 5), przygotowaną w dwóch egzemplarzach do rachuby, po uprzednim wypełnieniu pozycji 1 i 3.
5	Rachuba	●	●		Na podstawie kosztorysu wypełnić pod kalką pozycję 2 oferty Nr 5 i jeden egzemplarz przesłać do zainteresowanego miejsca zamawiającego, a korespondencję, kosztorys i odpis oferty zwrócić do referatu zamówień obcych.
6	Referat zamówień obcych	●	●		Korespondencję miejsca zamawiającego, kosztorys i odpis oferty Nr 5, otrzymane z rachuby, odłożyć do specjalnej szafki (rys. Nr 10), która posiada półki przeznaczone dla różnych miejsc zamawiających. Co pewien czas przejrzeć odpis ofert, odłożonych do szafki nr 10 i wysłać przypomnienia (załącznik Nr 6) do miejsc zamawiających, do których przesłano ofertę, a nie otrzymano odpowiedzi. Po otrzymaniu z danego miejsca służbowego informacji, że zamówienie będzie nadesłane — ofertę w dalszym ciągu trzymać w szafce dotąd, aż nadejdzie karta zamówień; w razie odmowy nadesłania zamówienia, korespondencję wraz z ofertą odłożyć do archiwum. Po otrzymaniu karty zamówień, zanotować zamówienie w rejestrze, wystawić nr. kolejny z rubryki rejestru 11 i po dołączeniu do karty opisu robót, kosztorysu, oferty i ewentualnie rysunków — przesłać natychmiast do rachuby.

					Wyszczególnienie czynności
Kolejność	Załatwiający zamówienia obce	Zamówienia na podstawie kosztorysów i otrzymanych części	Zamówienia na podstawie kosztorysów i rysunków	Zamówienia bez kosztorysów	
a	b	c	d	e	f
7	Rachuba	●	●	●	Przysłaną z referatu zamówień obcych kartę zamówień zanotować do książki poleceń, a na karcie zamówień wystawić Nr. polecenia. Kartę zamówień wraz z załącznikami przesłać do biura rozdzielczego lub działu. Jeżeli wykonuje się zamówienie bez kosztorysu (patrz kolejność 1) na podstawie pisma a nie karty zamówień, wówczas należy wystawić na piśmie nr. polecenia i jeżeli nie potrzebne są części — przesłać do biura rozdzielczego lub działu, a jeżeli potrzebna jest część — przesłać do ekspedycji warsztatowej.
8	Fkspedycja			●	Postąpić jak wskazano pod kolejnością 2.
9	Biurowy rozdzielczy (dyspozytor w pracy i terminowy) względnie działu warsztatowego	●	●	●	Po otrzymaniu pisma lub karty zamówień, kosztorysu i opisu robót, należy uzupełnić tytuły opisu robót (załącznik Nr 4) i odpowiednie rubryki, a po wystawieniu na opisie terminu wykonania robót i wytyczeniu terminów na tablicach kontrolnych, oddać opis robót celem wykonania zamówienia. Do referatu zamówień obcych podać za pomocą specjalnej książki (kursującej stale między biurem rozdzielczym lub działami a referatem zamówień obcych) termin przewidywanego ukończenia. Jeżeli praca była większa i wymaga odbioru technicznego, wówczas na kilka dni przed ukończeniem jej należy przesłać za pośrednictwem referatu zamówień obcych formularz Nr 7 ze wskazaniem daty przybycia odbiorcy z danego miejsca zamawiającego.
10	Referat zamówień obcych	●	●	●	Z otrzymanych książek, stale kursujących między biurem rozdzielczym lub działami a referatem zamówień obcych, wpisuje się terminy, przewidywanego ukończenia wykonania zamówień, na tablicy kontroli terminów (rys. nr. 11) wpisując pod odpowiednią datą, odpowiadającą terminowi ukończenia zamówienia, nr. zamówienia kolejnego. Numery kolejne zamówień wpisuje, na kartach zamówień względnie na korespondencji, referat zamówień obcych, numerując kolejno napływające zamówienia od 1 do 200 — co wpisuje się do rejestru (patrz stronica 8). Niezależnie od tego robi się znak w rejestrze, w rubryce terminów ukończenia zamówień. Formularz nr. 7 otrzymany z działu lub biura rozdzielczego — zanotować do rejestru (ołówkiem w uwagach) i przesłać do miejsca zamawiającego celem delegowania odbiorcy.
11	Biurowy rozliczeniowy lub działu warsztatowego	●	●	●	Po wykonaniu zamówienia — opis robót, służący za podpolecenie, lub podpolecenie (jeżeli było wystawione), wysłać wprost do rachuby celem obliczenia premii, a do referatu zamówień obcych przekazać kartę zamówień i kosztorys. Jeżeli przybywa odbiorca z danego miejsca służbowego, wówczas dokonać z nim odbiór i po sporządzeniu protokołu na formularzu nr. 8, przesłać takowy do referatu zamówień obcych wraz z kartą zamówień i kosztorysem.
12	Referat zamówień obcych	●	●	●	Po otrzymaniu z działu protokołu Nr. 8 oraz karty zamówień i kosztorysu, należy odnotować w rejestrze otrzymanie protokołu, poczem przesłać takowy wraz z kartą zamówień i kosztorysem do rachuby, a do ekspedycji skierować zawiadomienie na formularzu Nr. 9 i bankiet 9a. Na tablicy nr. 11 wykreślić numer wykonanego zamówienia.
13	Ekspedycja	●	●	●	Wysłać naprawioną lub wykonaną nową część do miejsca zamawiającego, zanotowując do specjalnej książki nr. kwitu przesyłkowego, nr. wagonu i datę wysłania, wypełniając również tymi danymi odcinek Nr. 9a przy formularzu nr. 9 i wysłać go do referatu zamówień obcych.
14	Rachuba	●	●	●	Otrzymaną z referatu zamówień obcych kartę zamówień należy zatrzymać w archiwum, a w końcowej części kosztorysu wypełnić rzeczywiste koszty rozchodu na dane zamówienie i przesłać kosztorys do referatu zamówień obcych. Koszty odfakturować danemu miejscu służbowemu. Jeżeli był sporządzony protokół odbiorcy — należy go dołączyć do kosztorysu. Jeżeli prace wykonano bez kosztorysu — powiadomić o kosztach rzeczywistych referat zamówień obcych, a koszty odfakturować i jeżeli był sporządzony protokół odbiorcy — dołączyć do faktury.
15	Referat zamówień obcych	●	●	●	Po otrzymaniu z rachuby kosztów rzeczywistych, rozchodowanych na pewne zamówienia, porównać z zaprojektowanymi kosztami i po wyciągnięciu odpowiednich wniosków odłożyć kosztorys do archiwum (szafka z półkami podzielonymi według alfabety).

W powyżej podanym schemacie biegu zamówień obcych w rubrykach „c” „d” „e” zaznaczono czarnymi kółkami: biura, referaty względnie działy, do których odnosi się opis czynności dla pewnej grupy zamówień. Celem prowadzenia zorganizowanego systemu załatwiania zamówień obcych należy przewidzieć następujący przydział formularzy:

referat zamówień obcych — formularze Nr. Nr. 1, 5, 6, 9, 9a

biuro rozdzielcze lub działy — formularze Nr. Nr. 4, 7, 8;

ekspedycja warsztatowa — formularze Nr. Nr. 2, 3.

Wzory formularzy podaje się poniżej:

Wskazane formularze powinny być w odpowiedniej ilości wydrukowane i przydzielone do biur i działów według rozdzielnika przytoczonego poprzednio. Niezależnie od formularzy należy zaopatrzyć ekspedy-

Nr. 3	
Polskie Koleje Państwowe Warsztaty Głównie _____ dnia _____ 194__ r.	
w _____ ul. _____ tel. służb. Nr. _____ tel. poczt. Nr. _____	
Do _____	
Warsztaty Głównie otrzymały dn. _____ pismo celem podania kosztów na: _____	
Uprasza się o przystanie opisu (określenia) robót i rysunków względnie _____	
Do czasu otrzymania powyższego Warsztaty nie mogą podać kosztów Naczelnik Warsztatów Głównych	

cję i referat zamówień obcych w szafki i tablicę kontrolną.

Referat zamówień obcych otrzymuje szafkę rys. nr. 10, przeznaczoną w górnej części na zamówienia niezrealizowane, tj. te na które nie przesłano z jednostek służbowych kart zamówień względnie pisma na wykonanie roboty. Szafka, wykonana według rys. 10, podzielona jest na przedziałki, a na drzwiach, otwierających się dwuskrzydłowo, dla odpowiedniej przedziałki, wpisuje się kredą nazwy jednostek służbowych, do których wysłano oferty. W dolnej czę-

Nr. 1																																				
Polskie Koleje Państwowe Warsztaty Głównie																																				
w _____ Nr. dz. _____ Kosztorys Nr. na _____ dla _____ Termin wykonania _____ Dział: _____ _____ dnia _____ 194__ r. Kierownik rachuby.																																				
Kobocznia			Materiał						Koszt robocizny		Data otrzymania		Data wystania	Podpis kalkulatora																						
Ilość stanowiąca kosztorys			Mianownik			Ilość materiału			Cena jednostkowa		Koszt materiału		Data wykonania		Podpis																					
a b c			d e f			g h i			j+k+l		m		n																							
<table border="1"> <tr> <td colspan="1">Data otrzymania zamówienia</td> <td colspan="1">Data wykonania zamówienia</td> <td colspan="1">Nr. polecenia</td> <td colspan="2">Koszty w zł.</td> <td colspan="2">Ilość do liczenia do kosztów rzecz.</td> <td colspan="1">Podpis</td> </tr> <tr> <td colspan="1">_____</td> <td colspan="1">_____</td> <td colspan="1">_____</td> <td colspan="2">według kosztorysu</td> <td colspan="2">rzeczywiste</td> <td colspan="1">_____</td> </tr> <tr> <td colspan="1">_____</td> <td colspan="1">_____</td> <td colspan="1">_____</td> <td colspan="2">_____</td> <td colspan="2">_____</td> <td colspan="1">_____</td> </tr> </table>													Data otrzymania zamówienia	Data wykonania zamówienia	Nr. polecenia	Koszty w zł.		Ilość do liczenia do kosztów rzecz.		Podpis	_____	_____	_____	według kosztorysu		rzeczywiste		_____	_____	_____	_____	_____		_____		_____
Data otrzymania zamówienia	Data wykonania zamówienia	Nr. polecenia	Koszty w zł.		Ilość do liczenia do kosztów rzecz.		Podpis																													
_____	_____	_____	według kosztorysu		rzeczywiste		_____																													
_____	_____	_____	_____		_____		_____																													

Nr. 2	
Ekspedycja Warsztatowa	
Do Referatu zamówień obcych	
Z jednostki służbowej _____ nadestano _____ dnia _____ za Nr. kwitu _____ na wag. Nr. _____ i skierowano do działu _____ Kierownik Ekspedycji Warszt. _____	

Nr. 4											
Polskie Koleje Państwowe Warsztaty Głównie											
Dział _____ w _____ Opis robót _____ Polecenie Nr. _____ Praca _____ Drużyna _____											
Nr. Nr. mianow.	Wyszczególnienie części, robót i materiałów		Ilość sztuk Wykonanych Naprawionych Słanych		Nr. Nr. terminarzuwe	Czas terminarzuwy	Nr. Nr. modeli	Wykonano lub naprawia działy		Materiały z magazynu	Uwagi
1	2		3 4		5	6	7	8 9 10		11	12
Opisujący roboty			Kierownik robót			Kierownik drużyny					

Nr. 5
Polskie Koleje Państwowe Warszaty Główne
w _____ dnia _____ 194_
ul. _____
tel. służb. Nr. _____ tel. poczt. Nr. _____
Oferta
1) Określenie zamówienia _____

2) Koszt robocizny _____
Koszt materiału _____
Koszty administracyjne _____
Razem _____
3) Przepuszczalny termin wykonania licząc od otrzymania zamówienia i części (ilość dni roboczych) _____
4) Uwaga: na żądanie przesyła się szczegółowy kosztorys Naczelnik Warsztatów Głównych _____

Nr. 8
Polskie Koleje Państwowe Warszaty Główne
w _____ dnia _____ 194_
Protokół odbioru robót wykonanych na rachunek _____
Komisja w składzie: przedstawiciela Warsztatów Głównych _____ przedstawiciela _____ dokonała odbioru _____

wykonan _____ na zamówienie Nr. _____ z dnia _____ 194_ r. dla _____
Komisja stwierdza, że powyższa robota została wykonana zgodnie z zamówieniem i rysunkami podług szkiców, podług wzorów.
Przedstawiciel Warsztatów Głównych _____ Przedstawiciel _____

ści szafki znajdują się półki, posegregowane według alfabety, do których odkłada się załatwione zamówienia. Oprócz szafki posiada referat zamówień obcych tablicę kontroli terminów wykonywania zamówień obcych, wskazaną na rys. Nr 11. Na tablicy

Nr. 6
Polskie Koleje Państwowe Warszaty Główne
w _____ dnia _____ 194_ r.
ul. _____
tel. służb. Nr. _____ tel. poczt. Nr. _____
Do _____
Warszaty Główne przestały ofertę, kosztorys dn. _____ na naprawę, wykonanie _____
Uprasza się uprzejmie o zawiadomienie na odwrocie czy oferta Warsztatów odpowiada wymaganiom _____

_____ i czy Warszaty Główne mogą liczyć na otrzymanie zamówienia Naczelnik Warsztatów Głównych _____

Nr. 9
Referat Zamówień Obcych _____ Karta zamówień lub pismo Nr. _____
Do Ekspedycji
Wysłać pod adresem _____

naprawione, wykonane nowe _____
Po odbiór przedmiotów, przekazanych do wysyłki, zwrócić się do działu _____
Referent: _____

rys. Nr. 11, pod odpowiednią datą przewidywanego ukończenia zamówień, wpisuje się nr. zamówień w rubrykach odpowiadających zainteresowanym działom. Jeżeli zamówienie wykonuje kilka działów, wówczas wpisuje się nr. zamówień pod daty wyznaczone dla kilku działów. Codziennie referent powinien

Nr. 7
Polskie Koleje Państwowe Warszaty Główne
w _____
Zawiadomienie o odbiorze
Do _____
Dnia _____ o godz. _____ wyznacza się całkowity odbiór robót _____ częściowy wykonanych przez _____
na podstawie zamówienia _____
Kierownik Działu _____ Kierownik Warsztatów Głównych _____

Nr. 9a
Ekspedycja Warsztatowa _____ Karta zamówień lub pismo Nr. _____
Do Referatu Zamówień Obcych
Wysłano (nazwa części) _____

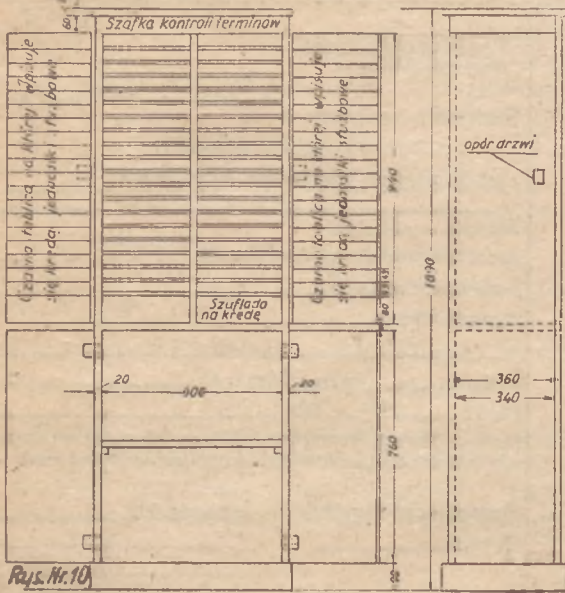
do jednostki służbowej _____
dnia _____ za Nr. kwitu _____ na wagonie Nr. _____
Kierownik Ekspedycji _____

Stronica 1-sza

Nr. Nr. pism	Data otrzymania pism	Jednostki służbowe	Nazwy robót	Data wystania korespondencji do ekspedycji	Data odpowiedzi ekspedycji	Data wystania korespondencji do biur rozdz. lub działów	Data odp. biura rozdz. lub działów	Data wystania ofert do rachuby
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Stronica 2-ga

Data otrzymania pism z rachuby	Nr. Nr. kolejne zamówień (1-200)	Nr. Nr. karz. zamówień	Data otrzymania zamówienia	Termin przewidywanego ukończenia zamówienia	Data otrzymania zamówienia lub podany przez biuro rozdz. dzielcze lub działu	Data przystąpienia formularzy Nr. 9 do ekspedycji	Data otrzeżenia załączników do archiwum	Uwagi	
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19

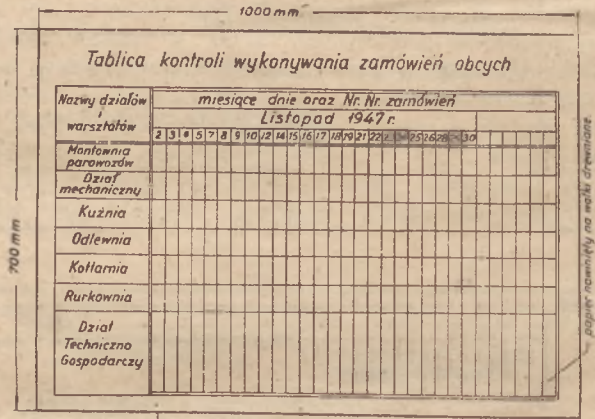


sprawdzić tablicę kontrolną (rys. nr. 11) i w razie opóźnienia się zamówień — zbadać powód opóźnienia, składając odpowiedni raport naczelnikowi warsztatów. Odpowiednie adnotacje dotyczące zamówień obcych prowadzi referent w specjalnym rejestrze założonym w formie książki lub kartoteki, przy czym dla orientacji podaje się rubryki rejestru, które stosownie do miejscowych warunków mogą ulec pewnej zmianie.

Referent zamówień obcych obowiązany jest przeglądać codziennie rejestr, śledząc w ten sposób za otrzymywaniem terminów (rubryka 14), które wpisuje do tablicy kontrolnej nr. 11. Ekspedycja warsztatowa otrzymuje szafkę kontrolną terminów, wskazaną na rys nr. 12, w której przetrzymuje się korespondencję jednostek służbowych mających nadsłać części do naprawy lub jako okazy. Książki z terminami przewidywanego ukończenia zamówień obcych, które kursują między biurem rozdzielczym lub działami a referatem zamówień obcych, powinny zawierać: nr. nr. kolejne zamówień według rejestru (wypisywane na kartach zamówień lub pismach w umówionym miejscu), rubrykę terminów ukończenia robót i rubryki na podpisy: dyspozytora terminów względnie kierownika działu oraz referenta zamówień obcych.

Zorganizowaniem referatu zamówień obcych powinno zająć się w warsztatach główne biuro organizacji. Opisane planowanie i kontrola zamówień obcych są podane w takiej formie, że nadają się do zastosowania tak przy centralnym biurze rozdzielczym, jak również w razie zorganizowania biur rozdzielczych przy poszczególnych działach.

Organizacja referatu zamówień obcych stwarza w warsztatach głównych należyłą opiekę nad załatwianiem zamówień obcych miejsc służbowych, a dzięki scharmonizowaniu systemu planowania i kontroli zapewnia dotrzymanie terminów wykonania. Dzięki opisanemu systemowi, referat zamówień obcych staje się komórką organizacyjną, która o każdej porze może dać centrali wyjaśnienia o stanie i przebiegu zamówień nadesłanych z jednostek służbowych do wykonania w warsztatach głównych.



Rys. Nr. 11.



Rys. Nr. 12

Kronika zagraniczna

SWIATOWA ORGANIZACJA TECHNICZNA

W dniach 9 — 12 września b. r. odbyła się w Zurychu sesja Komitetu Wykonawczego i Rady Światowej Organizacji Technicznej (C.T.M.), w których wzięli również udział delegaci Naczelnej Organizacji Technicznej w osobach inż. inż. Al. Gajkowicza i L. Taniewskiego.

W posiedzeniu Komitetu Wykonawczego brali udział wszyscy członkowie Komitetu z wyjątkiem Chin.

Na posiedzeniu Rady były reprezentowane 22 państwa. Było to pierwsze zebranie Rady C.T.M.

Tak sesja Komitetu Wykonawczego, jak i sesja Rady posiadały doniosłe znaczenie w rozwoju Światowej Konferencji Technicznej, gdyż na porządku dziennym, poza sprawami bieżącymi, znajdowały się sprawy nowego sformułowania statutu, sprawy ustalenia programu prac na następny rok, ustalenia terminu, miejsca i programu następnego Kongresu Technicznego, przyjęcia nowych członków, wybory Wydziału Wykonawczego na najbliższą kadencję, oraz sprawy pomocy Politechnice Warszawskiej.

Polska delegacja brała wybitnie czynny udział w pracach Komitetu Wykonawczego i w obradach Rady i zdobyła na forum Conférence Technique Mondiale pozycję mocną, umożliwiającą wywieranie wielkiego wpływu na przebieg prac C. T. M.

Wielkie wysiłki musiała delegacja polska poświęcić na zmianę niekorzystnych sformułowań szeregu punktów statutu. W wyniku ożywionych dyskusji punkt widzenia delegacji polskiej zyskał uznanie, a dla nowego sformułowania odpowiednich postanowień statutu została wybrana Komisja, w składzie przedstawicieli Polski, Anglii, Francji i Czechosłowacji. Komisji przewodniczył delegat Polski.

W statucie — jako jedno z zadań C. T. M. — podano propagowanie stosowania nowych zdobyczy techniki i nowych źródeł energii dla celów produkcyjnych, celem zmniejszenia cierpienia ludzkości i podniesienia stopy życiowej szerokich mas. Zaznaczono w statucie, że C.T.M. jest organizacją czasową i ma za zadanie m. in: stworzenie Światowej Federacji Technicznej. Ograniczono liczbę przedstawicieli międzynarodowych organizacji technicznych w Radzie C. T. M.: do dziesięciu, a w Komitecie Wykonawczym do trzech i w ten sposób uniknięto próby pośredniej majoryzacji państw mniejszych przez państwa wielkie.

W programie prac na rok 1948 uwzględniono na wniosek delegacji angielskiej, zagadnienia socjalne, związane z postępem techniki, przy czym na wniosek polskiej delegacji, Komisja, która ma pracować nad tymi zagadnieniami — będzie wybrana przez Komitet Wykonawczy, a nie przez Radę, jak tego uprzejmie domagała się delegacja angielska. Delegacja polska zneutralizowała wniosek delegacji angielskiej, postawiony na posiedzeniu Komitetu Wykonawczego, żądający, aby na przewodniczącego Komisji wybrać lorda Sempill — wielkiego fabrykanta samochodowego. Polska delegacja wysunęła jako kontrkandydata wybitnego inżyniera francuskiego. W ten sposób kandydatura angielska upadła, a sprawa została odroczone na do następnej sesji Komitetu Wykonawczego.

Ponieważ nie było innych propozycji — przyjęto zaproszenie Komitetu Narodowego Egipskiego, aby przyszedł Kongres Techniczny odbył się w Kairze, wiosną 1949 r. Ustalono, że następujące zagadnienia będą stanowiły tematy referatów na Kongresie:

1. Źródła energii i surowca w świecie.
2. Postęp techniczny jako czynnik socjalny.
3. Temat specjalnie interesujący Egipt: gospodarka wodna, paliwa płynne, mieszkania robotnicze.

Delegacja polska zaoponowała przeciw przyjęciu już obecnie Austrii w poczet członków C.T.M., zaś Włoch do Komitetu Wykonawczego. Powzięto uchwałę, która uzależnia przyjęcie Austrii do C.T.M. od zgody N.O.T., zaś sprawę przyznania Włochom miejsca w Komitecie Wykonawczym odłożono do następnej sesji Komitetu. Polska z innych względów sprzeciwiała się przyznaniu miejsca w Komitecie Wykonawczym Iranowi. Na wniosek Polski zarezerwowano miejsce w Komitecie Wykonawczym dla jednego z Państw Naddunajskich (Jugosławia, Bułgaria, Rumunia, Węgry).

Sprawa ponownego wejścia Polski do Komitetu Wykonawczego nie przedstawiała już w r. b. żadnych trudności. Pozycja delegacji polskiej była tak mocna, a jej rola w pracach C.T.M. tak znaczna, że nie było do pomyslenia, aby Polska mogła nie wejść do Komitetu Wykonawczego. Kandydatura Polski, bez żadnych specjalnych zabiegów ze strony delegacji polskiej została postawiona łącznie z innymi kandydaturami przez delegata angielskiego w mieniu prezydium C.T.M., przy czym kandydatura Polski została podana na jednym z czołowych miejsc (trzecie). Wniosek ten został przyjęty przez Radę jednomyślnie. Nie chcąc sama się ubiegać o stanowisko wiceprzewodniczącego Komitetu Wykonawczego — delegacja polska ułatwiła delegacji czechosłowackiej pozyskanie tego miejsca.

Tak na sesji Komitetu Wykonawczego, jak i na sesji Rady, kilkakrotnie poruszano sprawę Politechniki Warszawskiej, odczytano list Rektora Politechniki, ponownie upoważniono inż. Howarda, przewodniczącego Komitetu Narodowego Angielskiego do pełnienia obowiązków przewodniczącego Komisji Pomocy dla Politechniki Warszawskiej. W tej sprawie delegacja polska kilkakrotnie zabierała głos.

Z innych spraw należy wymienić uchylone przez polską delegację dążenie delegacji angielskiej do ujęcia w swoje ręce sprawy wydawania biuletynu C.T.M. Na wniosek delegacji polskiej, uchwalono, że biuletyn będzie wydawany, poczynając od I. I. 1948 r. przez Generalny Sekretariat.

W końcu należy podkreślić, że tak na posiedzeniu Komitetu Wykonawczego, jak i na posiedzeniu Rady ujawniło się dążenie państw anglo-saskich opanowania całkowitego C.T.M. i podporządkowania jej działalności swym wpływom. Dążenia te były przez niektóre delegacje (państwa Skandynawskie) popierane bez zastrzeżeń. Delegacja polska, jako jedno ze swych zadań, postawiła przeciwstawienie się tym tendencjom, jako szkodliwym. Przeciwnakcja delegacji polskiej dała na ogół wyniki pozytywne.

BRAK WAGONÓW TOWAROWYCH NA KOLEJACH W U.S.A.

R. Young, prezes kolei Chesapeake & Ohio, komentując w wywiadzie radiowym przyczyny ograniczeń w przydziale wagonów towarowych, oświadczył, że brak wagonów nie jest bynajmniej następstwem wojny, lecz skutkiem tego, że w ciągu ostatnich 20 lat ilostan wagonów zmniejszył się w przybliżeniu o jedną czwartą. „Nie było takiego roku po 1930, w którym koleje zakupiłyby taką ilość wagonów jaka w tym samym roku poszła na złom“ powiedział R. Young.

Ze względu na rekordowe przewozy towarowe, jakie mają być wykonane przez kłoeje, stoją one przed zadaniem znacznego zwiększenia szybkości pociągów towarowych. Szybkość ta z czasem powinna być dorównać szybkości pociągów osobowych.

Obecnie na zachód od rzeki Mississipi średnia szybkość handlowa pociągów towarowych wynosi za ledwie 15 mil na godz. Przy takiej szybkości owoce i warzywa z Kalifornii docierają na rynki w Chicago na siódmy a do Nowego Yorku na dziewiąty dzień.

Zeby odwołać stosowane obecnie ograniczenia w przydziale wagonów krytych, przysparzające tyle strat rolnikom amerykańskim, należało by podnieść szybkości rozkładowe pociągów towarowych na całej sieci od 10 do 15 procent.

(Railway Age, 26.VII.1947) W. N.

PODZIAŁ UNARODOWIONYCH KOMUNIKACJI W CZECHOSŁOWACJI

Czechosłowackie Ministerstwo Transportu opracowuje obecnie projekt ustawy, w myśl którego wszystkie poszczególne komunikacje krajowe objęte będą przez osiem narodowych przedsiębiorstw, a mianowicie:

- 1) Kolej
- 2) Przedsiębiorstwo samochodowo-przewozowe,
- 3) Żegluga na Łabie,
- 4) Żegluga na Odrze
- 5) Żegluga na Dunaju,
- 6) Linie Komunikacji Powietrznej,
- 7) Porty rzeczne na Łabie,
- 8) Porty rzeczne na Dunaju.

REORGANIZACJA KOLEI W RUMUNII

Na podstawie niedawno ogłoszonej ustawy nastąpiły pewne zmiany w organizacji kolejnictwa rumuńskiego. Kolejami zarządza i kieruje Generalny Dyrektor, Zastępca Generalnego Dyrektora, Komitet Zarządzający i Generalni Subdyrektorzy.

Państwowe koleje w Rumunii dzielą się obecnie na Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych z siedzibami w Bucuresti, Brai'a, Craiova, Brasov, Timisoara, Oradea, Cluj i Jasi.

WSPÓLZAWODNICTWO KOLEI I SAMOCHODÓW W SZWECJI

Koleje szwedzkie jedne z pierwszych po wojnie przystąpiły do wprowadzenia ulepszeń, które mają na celu osiągnięcie lepszych warunków w przerwanej przez wojnę a wzmożonej obecnie walce konkurencyjnej z ruchem samochodowym. Coraz częstsze zastosowanie na kolejach szwedzkich znajduje autobus

szynowy, zwany „R ä l s b u s“, często prowadzący przyczepkę. Dzieje się to szczególnie na liniach drugorzędnych, gdzie kosztowne składy pociągów osobowych okazały się nieopłacalne ze względu na słabe zaludnienie. Jednocześnie ograniczona ilość pociągów na tych liniach wywoływała niezadowolenie publiczności, która chętnie poczęła korzystać z usług samochodowych przedsiębiorstw przewozowych. Oznaczone jasno — żółtą barwą benzynowe lub dieslowskie autobusy szynowe, budowane są w różnych wielkościach, a w wyniku ostatnich doświadczeń zamierza się w tych autobusach część przedziałów urządzić jako sypialne.

Z kolei przez wprowadzenie pociągów, obejmujących wagony przystosowane do czasowego zamieszkania, koleje szwedzkie uczyniły dalszy wyłom w dotychczasowym konserwatyźmie w dziedzinie przewozów osobowych. W wagonach mieszkalnych podróżny może gotować i przebywać przez długi czas. Na każdym bocznym torze dowolnej stacji wagony mieszkalne razem lub osobno mogą być rozstawiane.

Niezależnie od tych innowacji koleje szwedzkie działają i na drogach kołowych wiążąc gęstą siecią autobusową wiele miejscowości ze stacjami kolejowymi, dokąd dowożą i skąd odwożą pasażerów, korzystających z usług kolei. Szoferzy kolejowi spełniają też pomocnicze zadania w interesie poczty, opróżniając po drodze skrzynki listowe i przyjmując paczki od nadawców. Umieszczona wewnątrz autobusu obok szofera elektryczna kasa wydaje bilety, rejestruje je i oblicza uiszczone należności.

WIELKA BRYTANIA

Znamienny kryzys wagonowy.

Stale rosnący brak wagonów towarowych w Anglii może doprowadzić w związku z przeszkodami zimowymi i rosnącymi potrzebami przewozowymi do ostrego kryzysu w transporcie kolejowym. Przewozy towarowe na kolejach angielskich po wojnie znacznie wzrosły w stosunku do okresu międzywojennego, podczas gdy ogólna liczba będących do dyspozycji wagonów nie zwiększyła się, co więcej tabor towarowy uległ podczas wojny nadmiernemu zużyciu i nadto nie był naprawiany. Niemniej jak 150 000 wagonów towarowych z ogólną zdolnością załadunku 1,125.000 ton z braku naprawy nie może być użytych do przewozów.

Nie mogąc ograniczyć przewozu środków żywności, koleje angielskie znacznie ograniczyły przewóz innych dóbr, jak cegła, cement, żelazo i stal, co znowu powoduje poważne zahamowanie akcji odbudowy kraju i wywozu do portów z głębi kraju dóbr eksportowych.

Upaństwowienie transportu.

Ustawa o upaństwowieniu transportu w Wielkiej Brytanii wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1948 r. Minister Transportów mianował już Komisję Transportową, pod przewodnictwem Sir Cyryla Hurcomb, doświadczonego znawcy zagadnień komunikacyjnych, dawniejszego gen. Dyrektora Transportów Wojennych i od 1946 r. Sekretarza Ministerstwa Transportów. Komisja składa się z 9 członków, w tym 6 stałych (full time members). Dodatkowo mianowany będzie stały członek komitetu, reprezentujący interesy Szkocji. Zadaniem Komisji Transportowej będzie kie-

rowanie całokształtem zagadnień komunikacyjnych, koordynacja pracy transportowej, badanie i wprowadzanie pożądanych w interesie publicznym ulepszeń w przewozie osób i towarów, stopniowe dostosowanie systemu transportowego do podstawowych założeń w dziedzinie przebudowy ustroju społecznego i gospodarczego.

Na własność państwa przejdzie za odszkodowaniem 68 prywatnych przedsiębiorstw kolejowych, które posiadały 83.200 km linii kolejowych, 1.250.000 wagonów towarowych, 34.000 wagonów specjalnych, 45.000 wagonów osobowych, 20.000 parowozów i lokomotyw różnego typu.

Dalej 150.000 samochodów ciężarowych, 53.000 autobusów i sieć kanałów o długości 2.624 km wraz z taborem pływającym. Wywłaszczenie na rzecz Państwa obejmuje też szereg portów morskich, stocznik okrętowych, promów kolejowo-morskich i hoteli, które były własnością wywieszonych przedsiębiorstw komunikacyjnych.

Upaństwowienie całego systemu transportowego jest ostateczną realizacją planu działania, rządzącej w Wielkiej Brytanii Partii Pracy i może być uważane jako urzeczywistnienie jednego w wielu żądań brytyjskiego świata pracy.

Obok dokonanego już upaństwowienia kopalń węgla i przemysłu energetycznego jesteśmy świadkami odważnej próby zmiany układu sił gospodarczych na drodze ewolucji w kraju o głęboko zakorzenionych tradycjach konserwatywnych. Zauważyć należy, że upaństwowienie transportu w Wielkiej Brytanii następuje w bardzo ciężkim okresie wyczerpania kapitałów i rosnących kosztów produkcji. W związku z tym niewykłuczone są poważne trudności na przyszłość.

STANY ZJEDNOCZONE A. P.

„Rail — Auto Plan“

Wielkie towarzystwa kolejowe w Stanach Zjednoczonych A. P. zaprowadziły z dniem 1 czerwca 1947 r. innowację, polegającą na tym, że z kupnem biletu jazdy połączony jest wynajem samochodu osobowego na stacji docelowej, dla odwiezienia uprawnionego pasażera do domu, do hotelu, na odległą od stacji kolejowej farmę itp. — „Rail — Auto — Plan“ w swoim zasięgu objął już 250 wielkich miast a do końca br. dalszych 250 miast ma być objętych tą akcją. Przyczyną tej akcji jest brak dostatecznej ilości dorożek samochodowych w miastach amerykańskich. Pasażer już na stacji wyjazdowej ma pewność, że kolej gwarantuje mu samochód na stacji końcowej bez nerwowego oczekiwania i tracenia czasu.

NORWEGIA

Przedłużenie norweskiej kolei północnej.

Budowa północnej magistrali kolejowej (Trondhjem — Bodø) postąpiła tak dalece, że oddano już do użytku odcinek do Stödi i w ten sposób przekroczone w ruchu kolejowym na terenie Norwegii koło polarne. Budowany ostatni odcinek od Stödi do Bodø obejmuje 160 km.

KOLEJE W RADZIECKIEJ STREFIE OKUPACYJNEJ NIEMIEC.

Radziecka strefa okupacyjna Niemiec obejmuje linie kolejowe dawniejszych Dyrekcyj kolei Rzeszy Schwerin, Berlin, Halle, Erfurt, Drezno i część linii

dawniejszych Dyrekcyj Hannover, Szczecin, Wschód (Osten) i Kassel. Długość eksploatacyjna linii wynosi w tej strefie 13.100 km. co czyni około 24,5% ogólnej długości eksploatacyjnej kolei Rzeszy z 1937 roku. Linie jednotorowe stanowią w tej strefie 85,5%, gdy ilość ta dla całej Rzeszy wynosiła w 1937 r. zaledwie 15,3%. Obszar Dyrekcyj Berlin, Halle i Drezno uległ po ostatniej wojnie nieznacznym zmianom. Wschodnią część Dyrekcji Halle połączono z częścią dawniejszą Dyrekcji Osten (b. siedziba w Frankfurcie n Odrą) i po połączeniu utworzono nową Dyrekcję w Cottbus (Chociebuż na Łużycach). Położona na zachód od Odry część b. Dyrekcji w Szczecinie tworzy nową Dyrekcję w Greiswald. Dyrekcja w Schwerin przejęła położone w okupac. strefie radzieckiej linie Dyrekcji w Hamburgu. Dalej powstała nowa Dyrekcja w Magdeburgu, która przejęła, położone w radzieckiej strefie okupac. linie Dyrekcji w Hanowerze, Halle i Hamburgu.

W radzieckiej strefie działa 8 Dyrekcyj kolejowych, podlegających Głównemu Zarządowi Kolei Rzeszy w Berlinie.

Koleje w strefie radzieckiej posiadają około 100.000 wagonów towarowych, z których ponad 60.000 jest zdalnych do ruchu i przewozów. Ogólna liczba parowozów wynosi w tej strefie 5.000 sztuk; wiele z nich jednak wymaga naprawy. Dzienny naładunek wynosi przeciętnie 8.000 wagonów, często przekracza 12.000, dochodząc do cyfry 14.000.

W naładunku pierwsze miejsce zajmuje węgiel brunatny (57%). Węgla tego dostarczają okręgi Magdeburg, Erfurt, Halle i Cottbus (Chociebuż), małe ilości węgla kamiennego pochodzą z okolic Drezna w Saksonii. W następstwie powojennych zmian w granicach na wschodzie Niemiec ilość przewozów węgla brunatnego wzrasta w stosunku do 1937 roku o 42%. Drugie miejsce w przewozach zajmuje żywność i pasza (13%). Nawozy sztuczne, pochodzące z Turynii, zajmują 4%. Pozostałe przewozy różnych surowców, wyrobów przemysłowych i innych dóbr dały 27% naładunku. Podstawą rozwoju przewozów towarowych jest plan miesięczny, na podstawie którego codziennie dostarcza się każdej Dyrekcji odpowiednią ilość wagonów do naładunku poszczególnych rodzajów przesyłek. W 1946 r. plan ten wykonano w 97%.

Wiele uwagi poświęca się nawiązaniu i rozwojowi komunikacji z pozostałymi strefami okupacyjnymi w Niemczech przez mnożenie ilości przejść i wprowadzenie bezpośredniej taryfy przewozowej międzystrefowej.

BULGARSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE.

Bułgarskie koleje państwowe uruchomiły w 1946 roku około 3.400 km linii normalnotorowych i 400 km wąskotorowych. Zużycie urządzeń kolejowych taboru, brak części zamiennych i zawleczenie znacznej ilości taboru bułgarskiego do wszystkich prawie krajów europejskich stanowiły jedną z podstawowych przyczyn niezmiernych trudności w kolejnictwie bułgarskim, jakie nastęrczały się po zakończeniu ostatniej wojny. Pomimo tych trudności koleje bułgarskie przewiozły w r. 1946 32.000.000 wódróżnych i 32.500.000 ton przesyłek, co stanowi poważny wysiłek w porównaniu z rokiem 1945, gdy prze-

wieziono 29.367.000 podróźnych i 29.910.000 ton przesyłek.

Dochody kolei za 10 miesięcy 1946 r. wyniosły 9,8 miliardów lewów a rozchody 9,5 miliardów.

Koleje bułgarskie zatrudniają 32.000 pracowników.

Trudność utrzymania torów w naleźytm stanie, brak materiałów i zniszczony tabor wpływa na konieczność zmniejszenia szybkości pociągów i utrudnia zachowanie rozkładowych czasów jazdy.

Niezależnie od podanych trudności projektuje się budowę kilku nowych linii kolejowych.

Koszt budowy linii ogólnego znaczenia pokrywa całkowicie państwo, natomiast linie znaczenia miejscowego buduje państwo i samorzady terytorialne, przy czym te ostatnie pokrywają tylko 40% wydatków na budowę głównie w materiale i robociznie. Ukończono studia w przedmiocie elektryfikacji niektórych linii. Jeszcze w bieżącym roku mają być rozpoczęte prace nad elektryfikacją 90 km odcinka Sofia — Mazdra. Współzawodnictwo samochodów z kolejami prawie nie istnieje, jakkolwiek liczą się z tą możliwością w przyszłości.

Dla uniknięcia tego i w celu doprowadzenia do ścisłej współpracy między tymi rodzajami przewozów zamierzone jest utworzenie wspólnego organu dla opracowania jednolitych taryf przewozowych dla tych komunikacji, co pozwoli uniknąć przykrych doświadczeń z okresu międzywojennego.

WYSTAWA KOMUNIKACYJNA W BUDAPESZCIE.

W czasie od 1 maja do 30 czerwca 1947 r. trwała w Budapeszcie wystawa komunikacyjna, którą zwiedziło tysiące ludzi. Celem wystawy było unaocznienie zniszczeń komunikacyjnych na Węgrzech do chwili zakończenia działań wojennych i wykazanie postępów w zakresie odbudowy. Z jednej strony pokazano zniszczony tabor, zbombardowane dworce, wysadzone tory, mosty i tunele, z drugiej zaś odbudowę węgierskich komunikacji w ramach dwuletniego planu gospodarczego.

Wszystkie rodzaje komunikacji: kolej, poczta, drogi kołowe, żegluga śródlądowa i powietrzna; przedstawiono częściowo w postaci miniaturowych modeli, obrazów, diagramów i zestawień statystycznych. Szczegółne wrażenie na zwiedzających wywierały modele zniszczonych i odbudowanych mostów kolejowych i drogowych na Dunaju, Cisie i Maros.

Wystawa nawiązała też do 100-letniej rocznicy otwarcia do użytku publicznego w 1846 r. pierwszej linii kolejowej na Węgrzech z Budapesztu do Vác, na której wystawiono wierną kopię pierwszego parowozu węgierskiego.

NOWA LINIA KOLEJOWA W Z.S.R.R.

Ukończono projekt budowy nowej linii kolejowej na obszarze azjatyckim Z.S.R.R. długości 615 km z Tschadschou do Kungrad. Przy budowie tej linii, która rozpocznie się w sierpniu tego roku muszą być pokonane szczególne trudności, wynikające z warunków klimatycznych, pustynnego charakteru kraju i braku wody. Tylko odcinek od Taschak do Kungrad biegnie przez żyzne i zaopatrzone w wodę okolice.

Nowa linia połączy centralne obszary środkowo-azjatyckich republik radzieckich Karakalpak i Choresm z Turkmenistanem i będzie miała bardzo wielkie znaczenie dla gospodarczego rozwoju Środkowej Azji.

ROZBUDOWA KOLEI W TURCJI.

Obecnie buduje się w Turcji następujące linie kolejowe:

- 1) siódmy odcinek, 38 km długości, linii Elazig — Van — granica perska;
- 2) 87 km długości — odcinek linii Erzerum — Sarikamish;
- 3) trzeci odcinek, 85 km długości odgałęzienia Narli-Gaziantep;
- 4) 30 km odcinek odgałęzienia Küprü — Aghzi — Marash.

W najbliższej przyszłości państwo zamierza powiększyć dotychczasową sieć kolejową o 6000 km, z czego połowę zaliczono w planie rozbudowy do pierwszej kolejności.

Wysokość kredytów, przewidziana na cele rozbudowy kolei w Turcji, wynosi do końca 1947 r. 479.619.291 funtów tur. a długość nowowybudowanych kolei w ciągu ostatnich kilka lat 3.447 km.

Koleje tureckie, które w 1924 r. rozpoczęły rozbudowę swej sieci kredytem 8.700.000 funtów otrzymały w 1930 r. kredyt w kwocie 203 milionów funtów, a ogólna długość sieci osiągnęła w tym roku 1232 km. W 1925 r. kredyty na budowę kolei wynosiły już 262 milionów funtów, a długość sieci kolej, powiększyła się do 2399 km. W 1940 r. sieć kolei tureckich obejmowała 3277 km a kredyty na dalszą rozbudowę 382.807.076 funtów.

Linia — Elazig — Van — granica perska będzie miała 580 km. Między Elazig i Dirahini (134 km) trzeba wybudować 32 tunele, z których największy będzie posiadał 2235 m długości.

MIĘDZYNARODOWY KONGRES ŻEGLUGI RZECZNEJ W PARYŻU.

W czasie od 26 do 29 czerwca 1947 r. odbył się w Paryżu Międzynarodowy Kongres Żegluga Rzecznej, w którym uczestniczyły delegacje 22 państw. Reprezentowane były również i kraje pozaeuropejskie, między innymi Stany Zjednoczone Ameryki Północnej.

Kongres zwołano z inicjatywy francuskich przedsiębiorstw żegluga śródlądowej, przy pełnym poparciu rządu francuskiego.

Na szczególną uwagę zasługują tematy referatów, które wygłosili:

P. Zeiss z Departamentu Handlu U.S.A. przedstawił szlaki, stan i rozwój żegluga śródlądowej w Stanach Zjedn. A. P.

Fraser, przedstawiciel Trust Navigation Company, omówił zagadnienia żegluga śródlądowej w Anglii.

Przedstawiciele Belgii Dr. Willems i Dyr. Charbonier zilustrowali ogrom zniszczeń wojennych w urządzeniach komunikacyjnych na rzekach, kanałach i w portach rzecznych oraz stały wielki wysiłek i postęp w odbudowie zniszczonych dróg wodnych.

Dyr. Vonk z holenderskiego Ministerstwa Komunikacji, zajął poważnie uwagę słuchaczy polityką anglosaskich władz okupacyjnych wywierającej niezmiernie szkodliwy wpływ na żeglugę śródlądową w Holandii. Chodzi o to, że do ostatniej wojny znaczna ilość przewozów z obszaru komunikacyjnego Renu, Menu, Neckaru i Ruhry docierała do Rotterdamu naturalnego portu końcowego Renu. Od zakończenia wojny przewozy te kierowane są prawie wyłącznie do portu w Bremie dłuższą a więc droższą drogą okrężną z Renu przez Hansa i Dortmund — Emskanal.

W końcu dyr. Mutzner, przedstawiciel Szwajcarii omówił znaczenie Renu dla komunikacji wodnej w Szwajcarii ze szczególnym podkreśleniem potrzeby skanalizowania Renu na odcinku Bazylea — Konstancja aż do Jeziora Bodeńskiego w następstwie czego z dobrodziejstwa tego szlaku będzie mogła skorzystać również i Austria. Skanalizowanie Renu w północnej Szwajcarii łączy się z kolei z możliwością uzyskania nowych zasobów energii elektrycznej. Całokształt zagadnień żeglugi rzecznej we Francji omówili dyr. Peltier i gen. dyr. Brousse.

M. Beretta — sekr. gen. Zrzeszenia Dróg Wodnych i Portów — omówił problemy włoskiej żeglugi rzecznej.

Istotnym celem zwołania omawianego kongresu było wysondowanie opinii rzeczoznawców, czy istnieje możliwość powołania do życia Międzynarodowej Organizacji Żeglugi Śródlądowej. Komitet Wykonawczy Paryskiego Kongresu, któremu przewodniczy wybitny fachowiec p. Dubruel ma wystąpić w jesieni b. roku z odpowiednią ankietą do wszystkich zainteresowanych krajów.

PORÓWNANIE - BEZPIECZEŃSTWA W KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ I POWIETRZNEJ.

Biuro Statystyczne Międzynarodowej komunikacji dla Handlu w Stanach Zjednoczonych A. P. opublikowało w tym przedmiocie następujące zestawienie:

Rok	Koleje parowe		Narodowe linie lotnicze A. P.	
	Liczba pasażerów zabitych	Liczba wypadków na 100 milionów pasażerów-ro-mil	Liczba pasażerów zabitych	Liczba wypadków na 100 milionów pasażerów-ro-mil
1929	89	0,286	14	18,27
1930	45	0,167	24	28,57
1931	35	0,160	25	23,49
1932	19	0,112	19	14,96
1933	48	0,293	8	4,61
1934	35	0,194	17	9,05
1935	25	0,135	15	4,78
1936	32	0,142	44	10,10
1937	27	0,109	40	8,39
1938	75	0,346	25	4,48
1939	38	0,168	9	1,20
1940	80	0,337	35	3,05
1941	39	0,133	35	2,35
1942	110	0,205	55	3,71
1943	262	0,298	22	1,34
1944	249	0,260	48	2,12
1945	142	0,155	76	2,17
1946 I-pół- rocz	78	0,222	56	2,11

Liczba pracowników kolejowych zabitych w służbie w 1946 wynosiła 673 gdy w 1945 r. 892, co stanowi zmniejszenie ilości tej kategorii wypadków o 33%.

PROJEKT DROGI WODNEJ GENUA — LAGO MAGIORE.

W ostatnim czasie odbyły się rozmowy w przedmiocie utworzenia włosko-szwajcarskiego przedsiębiorstwa dla budowy drogi wodnej długości 174 km z Genui przez prowincje włoskie Ligurię i Piemont aż do jeziora Lago Maggiore. Droga ta miałaby na celu usprawnienie i potaniecie masowych przewozów między portem w Genui (Morze Śródziemne) i Szwajcarią. Przewiduje się, że na tej drodze na barkach do 600 ton będzie można przewozić 4 krotnie większą ilość towarów w porównaniu do możliwości przewozowych kolei.

WYKAZ PUNKTÓW GRANICZNYCH OTWARTYCH DLA KOMUNIKACJI.

W relacjach podlegających konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (K.M.T.).

Wydawnictwo Urzędu Centralnego dla przewozów międzynarodowych kolejami żelaznymi w Bernie.

Cena 1 frank szwajcarski.

Wykaz ten został sporządzony na życzenie, wyrażone przez konferencje kolejową w Lugano, która się odbyła w dniach 24, 25 i 26 kwietnia 1947 r. W wykazie podane są w zasadzie punkty graniczne otwarte dla komunikacji w relacjach uregulowanych do dnia 1 lipca 1947 r., w porządku alfabetycznym według francuskich nazw krajów. Spis zatytułowany „Połączenia komunikacyjne“ wymienia te połączenia w obydwóch kierunkach i przez to ułatwia poszukiwanie. Wykaz sam jest sporządzony w języku francuskim; tytuł natomiast i wstęp są zredagowane ponadto w języku angielskim, niemieckim i włoskim. Jeżeli okaże się to konieczne, wykaz będzie uzupełniany przez dodatki.

Sz.

ŚRÓDLĄDOWE DROGI WODNE.

Rumunia — Odbudowa portów na Dunaju. Państwowy Zarząd Portów i Dróg wodnych w Rumunii opracował i realizuje 6-miesięczny plan odbudowy zniszczonych przez następstwa minionej wojny urządzeń portowych i taboru pływającego. Przeprowadza się naprawę zniszczeń w portach Gałaczi i Braiła. W tym ostatnim porcie odbudowano tory kolejowe, dwa elewatory i naprawiono uszkodzony dok okrętowy. W Gałaczu natomiast odbudowano znaczną część zniszczonych składów portowych, uruchomiono spichrze zbożowe i pewną ilość dźwigów. W ten sposób zamierza się usunąć w krótkim czasie około 70% zniszczeń wojennych w wymienionych portach rzecznych.

Również w stoczniach wre praca, która przyczyniła się do podniesienia ogólnego tonażu holowników i tankowców rumuńskich na poziom z 1938 r. Spodziewane jest zakończenie do końca 1947 r. odbudowy dwu wielkich holowników „Alba Julia“ i „Decelbal“. Program na 1947/48 rok przewiduje budowę 4 holowników, 9 barek i 9 innych mniejszych jednostek pływających.

Niemcy. — Projekt budowy kanału Łaba — Bałtyk. Z Berlina donoszą, że opracowano tam projekt budowy kanału Łaba — Morze Bałtyckie do portu Wismar. Kanał ma mieć 110 km długości. Zadaniem przyszłego kanału ma być ułatwienie wymiany gospodarczej między radziecką strefą okupacyjną Niemiec a krajami basenu Bałtyckiego i Europą Wschodnią.

Co do Łaby należy zaznaczyć, że z powodu wielkiej suszy i bardzo niskich wodostanów między Magdeburgiem i Hamburgiem liczne ładowne statki rzeczne utkwily w piasku. Z tego powodu Czechosłowacja skierowała swój eksport kolejami na Rotterdam i Antwerpię.

Węgry. — Otwarcie kanału S i ó. Kanał łączący jezioro Błotne z Dunajem, którego budowę rozpoczęto przed rokiem oddano do użytku dnia 22 września 1947 r. Różnicę poziomu wód między jeziorem Błotnym i Dunajem pokonuje się przy pomocy 9 szluz. Kanał przystosowany jest do przepływu dużych jednostek.

Belgia — Rozbudowa kanału Alberta. — Kanał Alberta, na którym dotychczas mogły pływać jednostki do 1350 ton został w międzyczasie przystosowany do żeglugi jednostek o pojemności 2.000 ton.

STAN WÓD NA DUNAJU.

Obecny stan wód na Dunaju osiągnął najniższy poziom nienotowany od 127 lat, co więcej długotrwałość tego zjawiska jest wyjątkowa. Zanurzenie jednostek pływających nie może przekraczać 90 cm i statki w następstwie tego wyzyskują ładowność do $\frac{1}{3}$ a nawet $\frac{1}{4}$ swej zdolności ładunkowej. Na szlaku Mołdowa — Turnsewerin całkowicie wstrzymano żeglugę.

Podobnie zaistniała konieczność ograniczenia żeglugi z powodu niskich stanów wody na Renie i Rodanie.

ŻEGLUGA POWIETRZNA. — WYCOFANIE SIĘ Z UMOWY W CHICAGO.

Stany Zjednoczone Ameryki Północnej wycofały się z udziału w Międzynarodowej Umowie o Żegludze Powietrznej podpisanej w końcu 1944 r. Jako przyczynę podano, że wspomniana umowa nie znalazła dostatecznego zrozumienia wśród najbardziej zainteresowanych w żegludze powietrznej narodów. Między innymi do wspomnianej Umowy nie przystąpiły: Wielka Brytania, Związek Radziecki, Dania i Norwegia.

Źródła: (Verkehr; Transport; Railway Gazette).

T. B.

SZWAJCARIA, WYNIKI FINANSOWE EKSPLOATACJI ZWIĄZKOWYCH KOLEI SZWAJCARSKICH w r. 1946.

Rachunek zysków i strat zamyka się saldem dodatnim w wysokości 21,4 milionów franków. Jest to pierwszy wynik po usprawnieniu, którego skutki dało się odczuć od początku 1946 r. Zgodnie z obowiązującą ustawą z osiągniętych zysków przelewa się przede wszystkim kwotę do 8 milionów franków na rachunek kapitału rezerwowego, przeznaczony na

pokrycie późniejszych możliwych strat, następnie zaś na opłatę odsetek od dotacji.

Rok 1946 był pomyślnym dla Kolei Związkowych. Nadwyżka wpływów z eksploatacji nad wydatkami wynosiła 199,1 milionów franków. Nadwyżka taka była największa od kiedykolwiek osiągniętych.

W ruchu osobowym wynik z r. 1946 był jeszcze lepszy niż w r. 1945, który był uważany za doskonały. Wpływy z ruchu osobowego wyniosły 258,2 milionów złotych, prawie dwukrotnie więcej niż w r. 1938, ostatnim przed wojną.

W ruchu towarowym po spadku trwającym od r. 1941 do r. 1945 nastąpił znaczny wzrost przewozów. Wpływy z tych przewozów wzrosły do 305,6 milionów franków, co jest rekordem, jak i wpływy z ruchu osobowego. Taki wynik jest skutkiem silnego ożywienia życia gospodarczego oraz rozwoju handlu zagranicznego.

Przewozy wojskowe, które w ciągu kilku lat wojny dawały wpływy ponad 50 milionów franków, spadły w r. 1946 do rozmiarów przedwojennych.

Wpływy z eksploatacji: z przewozu osób, bagażu, żywych zwierząt, towarów i poczty, jak również różne inne wpływy wyniosły łącznie 586,5 milionów franków i przewyższyły wpływy w r. 1945 o 74,9 milionów.

Wydatki eksploatacyjne (po usprawnieniu) były również rekordowe. Wyniosły one 387,4 milionów. W poprzednich latach największe wydatki były w r. 1945, mianowicie 365,2 milionów oraz w r. 1920 — 358,3 milionów. Wzrost wydatków w r. 1946 był jednak mniejszy niż wzrost wpływów. Wzrost wydatków spowodowany był głównie zwiększeniem kosztów personalnych, podobnie jak w przedsiębiorstwach prywatnych i w instytucjach administracji publicznej.

Wydatki na urządzenia techniczne do eksploatacji i w przedsiębiorstwach pomocniczych wyniosły 65,5 milionów franków, podczas gdy w r. 1945 wydano na te cele 39,0 milionów.

Całość wydatków wyniosła 596,7 milionów.

Całość wpływów przedsiębiorstwa wyniosła 618 milionów franków.

Wydatki rzeczowe w ścisłym znaczeniu były w r. 1946 o 6,5 milionów większe, niż w r. 1945. Jest to skutkiem zwyżki cen, która jeszcze nie osiągnęła swego punktu szczytowego.

Pokaźna obniżka kosztów kapitału jest głównie wynikiem przeprowadzonego usprawnienia, które dało zmniejszenie odsetek o 42,7 milionów franków. Inne przyczyny tej obniżki są: zastąpienie kapitałów obcych środkami krajowymi oraz konwersja pożyczek ze zmniejszeniem ich oprocentowania.

Wyniki finansowe pierwszego pełnego roku pokojowego były dobre. Przewozy były bardzo duże, w szczególności w ruchu osobowym, choć i ruch towarowy był znaczny.

(Bulletin des transports internationaux par chemin de fer, nr. 10 — 1947 r.).

W. N.