

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

BIULETYN Nr 4 (16)

Władysław Ońko — Na tle „Podstawowych zagadnień polityki komunikacyjnej“ inż. M. Łopuszyńskiego.

skiego.

Kronika zagraniczna.

Władysław Ońko

Na tle „Podstawowych zagadnień polityki komunikacyjnej“ inż. M. Łopuszyńskiego

Na przełomie r. 1947/48 zostało wydane nakładem Wydawnictw Technicznych Ministerstwa Komunikacji dzieło inż. Mieczysława Łopuszyńskiego pod tytułem „Podstawowe zagadnienia polityki komunikacyjnej“. Nie trzeba dowodzić czym są dobre komunikacje dla państwa i jak wielki i decydujący wpływ mają one na rozwój życia gospodarczego narodu. Wiadomym jest, że bez dogodnych środków transportu i odpowiedniego systemu transportowego sam proces tworzenia się zdrowej gospodarki państwowej i społecznej, mającej na celu należyty rozwój i wzbogacenie narodu, jest niemożliwy. Państwo pozbawione dobrych i dogodnych dróg komunikacyjnych, chociażby znajdowało się w najlepszych warunkach geograficznych, nie tylko że nie jest w stanie uczynić zadość wymogom prężności i aspiracji narodu, nie tylko nie będzie mogło doprowadzić społeczeństwa do wyższych i bogatszych form życia, lecz nie zabezpiecza nawet odziedziczonej kultury.

Dlatego też należy z zadowoleniem powitać ukazanie się powyższego dzieła. Sam fakt, że tak poważna praca wyszła już w trzecim roku po odzyskaniu niepodległości, wskazuje na naszą prężność organizacyjną i budzi aż nadto uzasadnione nadzieje, że tym razem czasu nie zmarnujemy, a zagadnienia wynikające z rozbudowy i połączenia komunikacji w jednolity system gospodarczy rozwiążemy tak, jak nakazuje nasz interes, a nie narzucona w wieku XIX i początkach XX wola obca, absolutnie nie licząca się z dobrem i rozwojem naszego narodu.

Autor „Podstawowych zagadnień polityki komunikacyjnej“ nie tylko z wielkim znanstwem przedstawia swój pogląd na istniejący dziś system dróg komunikacyjnych, wykazując nienaturalny ich rozwój, nie tylko w licznych, bo aż w 91 tablicach podaje nam wyniki pracy w zakresie transportu na-

szego i wielu innych państw, sięgając na szereg lat wstecz, oraz obrazowo przy pomocy 21 map wskazuje na obecny system komunikacji, możliwości jego rozbudowy z dostosowaniem do głównych ciągów przewozowych, lecz bardzo plastycznie daje nam jak gdyby wizję, — zresztą zupełnie realną, — czekającej nas już w niedalekiej przyszłości pracy.

Zagadnienia, przed jakimi autor nas stawia, szczególnie w dziedzinie transportu kolejowego, który jeszcze przez długie lata będzie miał decydujący wpływ na wymianę towarową oraz na rozwój gospodarczy kraju, są tak ciekawe, że pozwolę sobie, w krótkim rzucie, dać swój pogląd na te sprawy, uzupełniając to spostrzeżeniami, jakie poczyniłem w okresie swej czterdziestoletniej służby w kolejnictwie.

Uwagi swoje ograniczę na razie do trzech zasadniczych punktów:

- 1) rozbudowa sieci na terenach dotychczas zaniedbanych;
- 2) należyte wykorzystanie taboru;
- 3) sprawniejsza obsługa klientów kolei.

I.

A. Rozbudowa sieci kolei.

Przechodząc do omówienia sprawy rozbudowy kolei nie możemy pominąć milczeniem tego, że odziedziczyliśmy system transportowy, który stanowi zlepek trzech zupełnie odrębnych systemów, działających każdy zupełnie w odmiennym kierunku. Żaden z tych systemów nie miał na celu przyczynienia się do podniesienia warunków gospodarczych kraju, a był rozbudowany przede wszystkim pod militarnym kątem widzenia. W wyniku rozbieżnych poglądów na zagadnienia transportu, odziedziczyliśmy w jednym punkcie państwa, — gospodarczo słabszym, linie rozbudowane ponad rzeczywiste potrzeby, w innych zaś punktach, które mają nie tylko

wszelkie warunki do wybitnego rozwoju gospodarczego, lecz i uzupełniają ponadto tereny bezpośrednio z nimi sąsiadujące, spotykamy się na każdym kroku z wybitnie szkodliwym dla naszej gospodarki zaniedbaniem. Zaniedbania te są tak wielkie, że uniemożliwiają nawet do pewnego stopnia i dobrą administrację kraju.

Dla zilustrowania tego stanu opracowałem niżej podaną tablicę, przy opracowaniu której skorzystałem nie z podziału linii kolejowych na okręgi dyrekcyjne, a na województwa, podając w tablicy powierzchnię — stan zaludnienia (wg. spisów z dnia 30. IX. 1931 r., gdyż w posiadanych przeze mnie danych z końca r. 1937 liczby spisu 1936 r. nie zo-

Nieco miejsca poświęcę na omówienie tych innych czynników, poświęcając uwagę szczególnie województwom: kieleckiemu i lubelskiemu, chociażby dlatego, że istniejący tam system komunikacyjny jest już na pierwszy rzut oka najwadliwiej rozbudowany, a przez to samo zupełnie nie przygotowany do obsługi tych województw. Poza tym system linii kolejowych z tych województw nie daje możliwości szybkiej, dobrej i taniej wymiany towarowej z określeniem śląskim, jakkolwiek właśnie taka wymiana byłaby najbardziej naturalną i korzystną dla całości kształtu naszej gospodarki narodowej.

Otóż jeśli weźmiemy województwo lubelskie i rozejrzemy się w sieci dróg kolejowych, to widzi-

Tablica porównawcza

stanu linii kolei normalnotorowych w Województw. Lubelskim, Kieleckim, Białostockim, Łódzkim, Warszawskim i Pomorskim wg. stanu granic tych Województw na dz. 1. I. 1937 r.

Stan kolei na dz. 1. I. 1948 r.

| Województwa | Powierzchnia, podział administracyjny i ludność | | | | | | Długość linii kolejow. | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|---------------|----------------|---------------|--------------------------------|---------------------|----------------------------------|---------|-----------------------|------------------------------------|
| | Powierzchnia w km. ² | Ludność | Ilość powiatów | | przeciętna na 1 powiat | | Zaludnienie na 1 km ² | W ogóle | Na 10.000 mieszkańców | Na 100 km ² powierzchni |
| | | | Ogółem | W tym grodzk. | Powierzchnia w km ² | Ludność w tysiącach | | | | |
| Lubelskie | 31.176 | 2.464.600 | 19 | 1 | 1.732 | 129,7 | 79 | 1.097 | 4,4 | 3,5 |
| Kieleckie | 25.589 | 2.935.700 | 20 | 3 | 1.505 | 146,8 | 115 | 958 | 3,2 | 3,7 |
| Białostockie | 32.441 | 1.643.900 | 13 | 1 | 2.703 | 126,5 | 57 | 1.377 | 8,4 | 4,2 |
| Łódzkie | 19.034 | 2.632.000 | 13 | 1 | 1.586 | 202,5 | 138 | 760 | 2,9 | 4,0 |
| Warszawskie | 29.593 | 3.701.100*) | 27 | 4 | 1.287 | 137,0 | 125 | 1.245 | 3,4 | 4,2 |
| Poznańskie | 26.564 | 2.106.500 | 31 | 4 | 984 | 68,0 | 95 | 2.236 | 10,6 | 8,4 |
| Pomorskie | 16.407 | 1.080.100 | 19 | 3 | 1.025 | 56,8 | 65 | 1.875 | 17,3 | 11,5 |
| Przeciętna dla Polski w granicach obecnych wg dzieła inż. M. Łopuszyńskiego | 310.112**) | 26.050.000**) | — | — | — | — | — | 22.924 | 8,8 | 7,4 |

*) w tym i m. st. Warszawa

***) po przeliczeniu z danych inż. M. Łopuszyńskiego

stały ujęte), oraz dane o liniach kolejowych. Stan linii kolejowych, oraz usług transportowych, z jakich ludność pewnych terenów korzysta, jest tak wymowny, że z całą słuszością można twierdzić, że t. zw. przed 1. IX. 1939 r. województwa centralne, wraz z okręgiem stołecznym stanowiły tereny zaniedbane.

Jeszcze wymowniej wyglądałyby podane tu liczby, gdyby uzupełnić je danymi o uprzemysłowieniu wykazanych wyżej województw, szczególnie — województw kieleckiego, łódzkiego i warszawskiego, oraz o wysokości świadczeń, jakie ludność wnosi na rzecz państwa w formie podatków

Okazuje się, że ziemie najbardziej uprzemysłowione (nie biorę pod uwagę G. Śląska) jak to Kieleckie, Łódzkie i Okręg Stołeczny mają najgorszą w całym państwie obsługę transportu i jeśli mimo tak wielkich przeszkód przemysł skoncentrował się właśnie w tych okręgach i rozbudowa przemysłu w okresie międzywojennym wykazała tam największy rozwój, świadczy to tylko o tym, że inne czynniki, — poza komunikacją, — wywarły na tę rozbudowę wpływ decydujący. Dobre linie komunikacyjne mogłyby proces ten ożywić i dać mocniejsze podstawy pod tę rozbudowę.

my, że poza linią Chełm — Lublin — Warszawa, pozostałe linie jak Rozwadow — Lublin i Bełzec — Rejowiec — wybudowane w okresie pierwszej wojny światowej dla potrzeb wojennych dzielą Ziemię Lubelską z południa na północ, a tym samym nie dają żadnych możliwości szybkiej wymiany produktów rolnych z zagłębem węglowym. Skutek jest taki, że w r. 1947 przy nadmiernym urodzaju owoców podaż na miejscu była tak wielka, a odbiór wskutek trudności transportowych tak mały, że więcej wczesnego owocu gniło na miejscu lub zużyto jako dodatek do paszy, niż wywieziono. — Niestety to było prawdziwe i smutne przekleństwo urodzaju.

Na kilka lat przed wojną w zachodniej części Lubelskiego zaczął dobrze rozwijać się przemysł przetwórczy. Puszki z różnego rodzaju jarzynami z przetworami „Zagłoba“ i, o ile pamiętam, „Kleniewo“ (Opole) ukazały się w dużych ilościach w wielu lepszych sklepach na drugiej półkuli. Wojna to zniszczyła. Miejsmy nadzieję, że puszki te o ile nie znajdują ponownie drogi przez ocean, to z pewnością znajdują się w składach i w sklepach Państwowej Centrali Handlowej w Warszawie, Łodzi, Katowicach, Wrocławiu. Linia Szczepczeszyn—Zawiercie zadanie

to ułatwi. Szkoda tylko, że budowę jej przewiduje się dopiero w III okresie.

Ziemia Lubelska należy do ziem najbardziej zaniedbanych, a przez to możliwości jej nie wykorzystane.

Niemniej zaniedbaną jest Ziemia Kielecka, mimo, że możliwości rozwoju tych ziem są jeszcze większe.

Okoliczności pracy w latach 1935/47 skłoniły mnie do przeprowadzenia pewnych badań gospodarczych, w wyniku których w zbiorce na fundusz obrony morskiej okręg Radomsko-Kielecki zajął zdecydowane stałe trzecie miejsce w państwie: 1-sze okręg Warszawa, 2-gie Śląski — lecz ze stałą dotacją Sejmu Śląskiego, 3-cie Radom. Gdyby nie dotacja Śląska, Radom wykazałby 2-gie miejsce. W badaniach tych stwierdziłem po 1) że Ziemia Kielecka poza Śląskiem jest ziemią najbardziej uprzemysłowioną i że przemysł ten jest mniej więcej równomiernie rozmieszczony niemal na całym obszarze województwa; 2) że przemysł ten w wielu miejscowościach rozwijał się jeszcze w początkach XIX stulecia, — a nawet wcześniej i tam gdzie z chwilą wybudowania linii kolejowych został oddalony od dróg — upadł, — przykład Sielcia i Huta Maleniecka; 3) że ziemie te, pomimo dużego zgęszczenia ludności, dwukrotnie większego niż na Pomorzu, pod względem geologicznym są mało zbadane i kryją w sobie dużo możliwości. Przykład na kilka lat przed wojną odkryto w okolicach Zagnańska duże złoża pirytów, — sprowadzane przed tym z zagranicy i 4) że istniejące surowce eksploatuje się dosłownie w ten sam sposób, w jaki je eksploatowano w czasie wyprawy wiedeńskiej. Jako przykład podam tu eksploatację rudy żelaznej. Otóż, pracując w Dyrekcji Radomskiej, obserwowałem przez szereg lat, jak zimą porą, gdy drogi kołowe były twardsze i gdy prace na roli nie odrywały od robót rolników, zwożono do st. Radom i Jastrzęb, — możliwie że i do innych, furmanką za furmanką rudę żelazną. Tak w tym okręgu był obsługiwany przez transport przemysł hutniczy 250 lat wstecz, tak też pozostało, chociaż świat olbrzymimi krokami poszedł naprzód. Prawda, że ruda ta jest gorszą od szwedzkiej, — lecz swoją i jeśli ją mamy eksploatować, eksploatujmy taniej i lepiej. Nie jest to jedyny przykład — choć tak wymowny, — mam wiele innych. Dość, że na 17 miast powiatowych — trzy: Iłża, Opatów i Stopnica są zupełnie pozbawione komunikacji kolejowej, a czwarte — Pińczów — połączone jest ze światem koleją wąskotorową, wybudowaną w okresie pierwszej wojny światowej.

Wschodnie powiaty woj. kieleckiego znane są poza tym ze swych bogactw rolniczych. Sandomierska pszenica jest jedną z najlepszych. Trudności transportu dla tych powiatów są nie mniejsze niż w woj. lubelskim.

Niezwykle ciekawe są i zagadnienia administracji tymi powiatami. Trzeba się liczyć z tym, że powiaty w tych województwach zajmują przeciętnie w Lubelskim 1732 km², Kieleckim 1505 km², wówczas gdy np. Poznańskie — 984 km², Pomorskie 1025 km² przy znacznie mniejszym zagęszczeniu ludności, a 2^{1/2} do 3 razy bardziej zgęszczonej sieci kolejowej, jak również znacznie lepszej sieci dróg kołowych. Nic też dziwnego, że przed wojną na tych zaniedbanych terenach, najbardziej znanym urzędnikiem był sekwestратор.

Niestety i w woj. kieleckim rozbudowę linii kolejowych przewiduje się w III okresie.

Konieczność rozbudowy tych linii — z niewielkimi zmianami — była przedmiotem rozważań jeszcze w latach 1921/22, a w r. 1932 rozważono projekt nowych linii kol. na jednej z konferencji.

Osobne miejsce poświęcę tu Warszawie. Był to i jest najbardziej niewralgiczny punkt w naszej sieci kolejowej, tak w komunikacji osobowej jak i towarowej. Zagadnienie transportu dla Warszawy musimy traktować zgoła inaczej niż inne zagadnienia. Tu chodzi nie tylko o rozbudowę głównych linii jak projektów. Linie: Warszawa — Zawiercie i Warszawa — Ostrołęka — Dłutowo, które przyczynią się do usprawnienia ruchu towarowego. Warszawę ponadto trzeba zaopatrzyć w dobre płuca, które dałyby jej możliwość swobodnego oddechu. To co się działo przed wojną, a jest spotęgowane zniszczeniami wojennymi, musi być najrychlej usunięte. Warszawa była i jest przeludniona. Podmiejskie osiedla, rozbudowane wzdłuż linii kolejowych też. Nie wystarczy zaopatrzyć perony dworców w tablice: — „jazda na stopniach grozi śmiercią“, — nie wystarczy ogłaszać przez megafony o niebezpieczeństwie jazdy na dachach. Warszawa pracuje — Warszawa chce żyć. Nie skutki trzeba usuwać, a przyczynę. Zbyt wiele mamy wypadków, że dzieci jadące do szkół, a dorośli do pracy, tracą życie lub zostają inwalidami. Okolice Warszawy w promieniu co najmniej 30 do 50 km muszą być udostępnione do rozbudowy i do zamieszkiwania. I to w niedługim czasie. Jest to kwestia bezpieczeństwa pracy i to nie tylko na kolejach, — jest to kwestia i zwiększonego wysiłku i wydajności pracy. Pomyślmy jak pracuje pracownik, który przyjeżdżając do pracy jest podróżą bardziej zmęczony, niż następnie samą pracą. A powrót? Na taką rozbudowę pieniądze muszą się znaleźć, — zresztą jest to najlepsza i najbardziej rentowna lokata.

Również dalsze trudności i powikłania obserwujemy w ruchu towarowym w obrębie Węzła Warszawskiego. Wiemy, że i przed wojną przesłanie wagonu towaru np. z Dębłina do Bydgoszczy lepiej się kalkulowało w czasie przez skierowanie go drogą okólną przez Skarżysko — Łódź — Kutno niż przez Warszawę. Jest to zresztą zupełnie zrozumiałe. Warszawa, która sama codziennie otrzymywała i wysyłała dziesiątki tysięcy ton ładunków własnych, nie może być dużą stacją tranzytową. Zdawałoby się, że pomyślana linia Skierniewice — Pilawa — Łuków może, a nawet powinna być uzupełniona takąż, zresztą dość krótką linią północną Thuszcz — Nasielsk. Budowa tej linii zamknęłaby koło Skierniewice — Pilawa — Mińsk Maz. — Thuszcz — Nasielsk — Sochaczew — Skierniewice. Rozwój przewozów na tej linii byłby zapewniony. Pewne punkty tej linii mogłyby być wykorzystane, jako punkty wyjściowe do budowy krótkich linii w kierunku do Warszawy, wyłącznie dla ruchu podmiejskiego. Dałoby to możliwość stworzenia dla Warszawy dobrze rozwiniętych płuc, o czym nadmieniałem wyżej.

Jeśli chodzi o pozostałe dwa województwa z tzw. przeze mnie ziem zaniedbanych: — łódzkie i białostockie, to już po wykonaniu programu budowy na okres III stan komunikacji w woj. białostockim tj. wybudowaniu linii:

- 1) Skierniewice — Ostrołęka — Łomża — Augustów (II okres),
- 2) Ostrołęka — Biała (III okres),
- 3) Czarna Wieś — Kamienna (II okres).

stan ten znacznie się poprawi, co da możliwość nie tylko większego uprzemysłowienia tych terenów, lecz i większego zaludnienia, które tam jest jak na Polskę wyjątkowo małe.

Wykonanie programu okresu IV przez budowę linii:

- 1) Mława — Ostrołęka,
- 2) Sniadowo — Małkinia,
- 3) Łomża — Dłutów,
- 4) Tłuszcz — Bielsk,

pozwoли nam zaliczyć Białostockie do terenów dobrze zagospodarowanych i dobrze obsłużonych przez służbę transportu.

Zaiste trudny problem do rozwiązania ma resort komunikacji w woj. łódzkim, zachodnie tereny którego są pozbawione nie tylko kolei, lecz nawet i dróg kołowych. Przestrzeń obramowana linią: Zduńska Woła — Barłogi — Września — Ostrów — Kalisz — Zduńska Woła około 6.500 km² — obszar równy przestrzeni kilku powiatów, oraz inne, niewiele mniejsze, stanowią nie tylko białe plamy na mapach komunikacyjnych. Prawda, że przewidywana w III i IV okresach budowa linii tranzytowych — Wielkie — Bydgoszcz, Jarocin — Łódź i Wielkie — Tomaszów wybitnie zmienia stan obecny, wymaga to jednak wielu lat pracy i odpowiednich przygotowań.

przyśpieszenie oddania projektowanych linii do normalnej eksploatacji.

B. Tabor towarowy.

Zastanawiając się dalej na podaną przez inż. M. Łopuszyńskiego liczbą przewidywanych w końcu okresu 5-cio letniego przewozów w ilości 51.800 milionów tonokilometrów, obliczoną również dość ostrożnie, musimy w swoich przewidywaniach obliczyć minimum wagonów towarowych, jaka będzie nam potrzebna do pokonania tej pracy.

I tu również dla zorientowania się i porównania pracy tak P.K.P. jak i innych kolei podaję tę pracę w tablicy — jako wynik 1938 r.

Przy rozważaniu podanych wyżej liczb musimy liczyć się z tym, że warunki wykorzystania taboru towarowego Polska w r. 1938 miała najlepsze, gdyż przewozy odbywały się na dłuższych liniach komunikacyjnych, a zatem i obrót wagonów, uwzględniając czas załadowania wagonów, wyładowania i podania pod następny ładunek był najkorzystniejszy, na drugim miejscu znajdowała się Francja, — trzecim Niemcy i na czwartym miejscu Anglia. W wynikach zaś musieliśmy ustąpić pierwszeństwa Niemcom, które w stosunku do naszych 100 jednostek pracy w warunkach mniej korzystnych uzyskały 121,4, — Francja w korzystniejszych niż Niemcy, a nieco gorszych niż Polska ma załadwie 49,6 i Anglia 32,1.

Rok 1938

| Państwa | Ilość wagon. towar. w tysiącach | Ilość przesyłek w milion. ton | Ilość wykonanych tonokilometrów w milionach | Średnia odległość przewozu I tony w kilom. | Przeciętna ilość tonokilometrów na 1 wag. | Stosunek procentowy |
|-------------------|---------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------------|--------------------------------------------|-------------------------------------------|---------------------|
| Polska | 162 | 76,9 | 20.370 | 265,0 | 125.740 | 100 |
| Anglia | 617 | 331,4 | 24.911 | 75,3 | 40.374 | 32,1 |
| Niemcy | 580 | 520,0 | 88.524 | 171,0 | 152.628 | 121,4 |
| Francja | 431 | 131,9 | 26.900 | 213,9 | 62.413 | 49,6 |

I tu właśnie musimy zastanowić się nad tymi przeszkodami, jakie stoją nam na drodze do zrealizowania naszych zamierzeń. Są to:

- 1) możliwości finansowe i
- 2) możliwości wytwórcze naszego przemysłu hutniczego i drzewnego.

Jeśli chodzi o pierwsze, to w kraju, gdzie są ludzie chętni do pracy, gdzie znajdują się surowce i środki żywnościowe, zagadnienie to jest do rozwiązania w normach ogólnej polityki finansowo-gospodarczej. Sprawy te są już prawie od 3-ich lat rozwiązywane w ramach planowania gospodarczego.

Gorzej jest z zaopatrzeniem projektowanych linii w materiały nawierzchni. Oczywiście jest, że przemysł, który musi obsłużyć i inne potrzeby Państwa, nie będzie w stanie dostarczyć nam potrzebnych materiałów w terminach przyśpieszonych. Natomiast zupełnie możliwym jest wcześniejsze rozpoznanie terenu, dokonanie studiów na tych terenach, opracowanie projektów i rysunków szczegółowych, opracowanie kosztorysów materiałowych (ilościowo). Są to prace wymagające wiele czasu i dlatego przyśpieszenie tych prac da możliwość wcześniejszego przygotowania się do tych robót i bezwzględnie poważnie wpłynie na

Nasze osiągnięcia były dobre i świadczyć mogą o sprawności naszej służby transportu, gdyż korzystniejszy wynik uzyskany przez Niemcy tłumaczy się: po pierwsze większym natężeniem ruchu towarowego, po drugie większą, w porównaniu do naszej, szybkością pociągów towarowych, po trzecie doskonalszym sprzętem potrzebnym do wyładowania wagonów w portach i dużych ośrodkach przemysłowych i po czwarte lepszym i bardziej przystosowanym do przewozów masowych taborom. Dlatego też przewidywania na przyszłość oprócz możemy na wynikach pracy z roku 1938. — Nie poddając wątpliwości przewidywania autora „Podstawowych zagadnień polityki komunikacyjnej“ co do ogólnego przebiegu towarów, gdyż jak zaznaczyłem są one obliczone ostrożnie, mam poważne wątpliwości co do przeciętnej odległości przewozu 1 tony towaru, przyjętej na 250 km, — rok 1938 — 265 km. Liczę się z tym, że wobec zaszłych zmian granic państwa i korzystniejszego układu ziem, zmniejszyły się znacznie przeciętne odległości wymiany towarów. Dalsza rozbudowa linii kolejowych w ogóle, oraz budowa nowych linii wiążących istniejące da nam system komunikacyjny bardziej naturalny, a co za tym idzie pozwoli na dalsze poważne skróce-

nie dróg przebiegu ładunków, zbliżając nas mniej więcej do warunków istniejących we Francji z tą różnicą na naszą korzyść, że zwiększone w porównaniu do roku 1938 przewozy tranzytowe z zachodu do Z.S.R.R. i odwrotnie, pozwolą nam osiągnąć stosunek nieco lepszy — około 225 km. Warunki te w porównaniu do r. 1938 będą gorsze, gdyż czas czynnej pracy taboru zmniejszy się przez zwiększoną ilość czasu niezbędnego dla naładowania i wyładowania wagonów. W tym kierunku musimy dążyć do usprawnienia naszej pracy, by mimo zmienionych na niekorzyść dla przebiegu taboru warunków, osiągnąć co najmniej wyniki z r. 1938. — To zagadnienie poruszę w następnym punkcie moich rozważań.

Jeśli zatem przyjmiemy za podstawę wyniki pracy PKP z r. 1938, to ilość wagonów potrzebnych do wykonania zaprojektowanych przewozów w sumie 51.800 milionów tonokilometrów należy ustalić na $(162.000 \times 51.800) : 20.370 = 411.958,7$ okrągiło na 412.000 wagonów towarowych.

Obliczona w ten sposób przewidywana praca w porównaniu do r. 1938 daje następujące wyniki:

Rok 1938

a) ruch osobowy:

7.473.000.000 osobokilometry — 12.000 wagonów

b) ruch towarowy

20.370.000.000 tonokilometrów — 162.000 wagonów

Do wykonania tych przewozów PKP posiadały około 5.300 parowozów.

Rok 1943—1948

a) ruch osobowy

14.502.000.000 osobokilometrów — 22.000 wagonów

b) ruch towarowy

51.800.000.000 tonokilometrów — 412.000 wagonów

Do wykonania przewozów potrzeba będzie, jak to wynika z porównania tych danych, ponad 12.000 parowozów.

Tymi liczbami powinniśmy zamknąć IV okres rozbudowy naszego kolejnictwa.

II. Wykorzystanie taboru.

Przy tak daleko idących przewidywaniach oczekującej PKP pracy do jednych z najważniejszych zagadnień należy racjonalna gospodarka taboru, przez przyspieszenie jego obrotu, co daje nam w końcowym wyniku lepsze wykorzystanie środków przewozowych — szybszą obsługę klientów i tańsze wyniki eksploatacyjne.

Ażeby to uzyskać trzeba zadośćuczynić następującym wymaganiom:

1) zmniejszyć czas przebiegów pociągów,

2) zmniejszyć czas postoju wagonów na stacjach rozrządowych,

3) zwiększyć wykorzystanie ładowności wagonu i

4) zmniejszyć czas przebywania wagonu w narpawie.

Jak wielką wagę ma należyte rozwiązanie tego zagadnienia i jak wielkie może dać oszczędności, tak w zmniejszeniu wydatków na zakup taboru, jak i zwiększeniu dochodów eksploatacyjnych zwróć tu uwagę, że przy skróceniu pracy wagonu przeciętnie tylko o dziesięć minut na dobę, da to nam

$365 \times 10 \times 412.000 : 60 = 25.063.333$ godz. =

= 1.044.305 dni

w ciągu których można wg danych z 1938 wykonać $(125.740 \times 1.044,305) : 365 = 359.755.919$ tonokilom.

Ta ostatnia z kolei liczba daje nam możliwość ustalenia ilości wagonów o jaką można zmniejszyć ich zakup, wychodząc z założenia pracy wagonu tak jak w r. 1938 — 125.740 tonokilometrów, a więc o: $359.755.919 : 125.740 =$ okr. 2861 wagonów.

Tak, zdawałoby się, drobny wysiłek przy ogromie pracy daje olbrzymie wyniki i wyjątkowo duże oszczędności.

Oczywiście, że wynik może być niewspółmiernie wyższy i jeśli podałem tu liczbę 10 minut na dobę, to li tylko dlatego, by wykazać, jaki olbrzymi wpływ ma nawet ta, wprost śmiesznie mała suma, wracam więc do rozważań wg punktów a więc:

1) Zmniejszenie czasu przebiegu należałoby uzyskać przez

a) przyspieszenie jazdy pociągów towarowych;

b) dalsze ograniczenie zatrzymań i postojów na stacjach;

c) przegrupowanie parowozów we wszystkich parowozowniach tak, by były one jak najkorzystniej wykorzystane, oraz by mogły one przebiegać możliwie dłuższą trasę bez uzupełnienia wody i węgla. Samo ograniczenie punktów uzupełniania wody da już wyniki dodatnie:

d) nie wypuszczanie w drogę parowozów, które z powodu braków technicznych nie dają zupełnej gwarancji, należytego przejazdu wyznaczonej drogi;

e) przez wprowadzenie dobrze opracowanego systemu premiowego, tak dla drużyn parowozowych i konduktorskich, jak i dla służby stacyjnej. System premii powinien być opracowany tak, by nie stanowił łamigłówki, a dał możliwość łatwego obliczenia i wprowadzenia premii nawet przez otrzymującego premię.

2) Zmniejszenie czasu postoju wagonów na stacjach rozrządowych zupełnie jest możliwe przez:

a) rozbudowę tych stacji i odpowiedni układ torów i

b) premiovanie dyżurnych ruchu za wysłanie na swoim dyżurze każdego pociągu tranzytowego. System ten w latach 1910/12 zastosował Zarząd Kolei Południowo-Zachodnich w Kijowie, placąc dyżurnemu ruchu 50 kop. (cena obiadu z 3-dań w tym czasie = 30 kop.), za każdy przerobiony i wysłany pociąg tranzytowy. Wynik był taki, że dyżurni ruchu w Kowlu narzekali na swoich kolegów, że przy zdaniu dyżuru nie pozostawiają im wagonów do przerobienia. — Tanie i łatwe do wprowadzenia — rozliczenie jak najprostsze.

3) Zwiększenie wykorzystania ładowności wagonów ma szczególne znaczenie przy ładowaniu drobnicy. Mimo zarządzeń i kontroli sprawa ta przed ostatnią wojną nie znalazła należytego rozwiązania. Osobiście w latach trzydziestych, jadąc pociągiem towarowym ze Strzemieszyc do Miechowa, sprawdziłem dokumenty przewozowe, stwierdzając, że w jednym pociągu było 8 wagonów do st. Biała i Terespol. — każdy wykorzystany w granicach od 150 do 400 kg. Towar w zupełności mógł być na sortowni w Strzemieszycach załadowany do 1 wagonu, zaoszczędziłoby to przebieg 7 wagonów na odległość do 441 km.

By uniknąć tak nieusprawiedliwionych przebiegów, oraz wzmóc zainteresowanie personelu i tu należy pracę personelu handlowego na większych sortowniach premiować. System taki zastosował na stacjach Węzła Warszawskiego i innych dużych sortowniach b. Zarząd Kolei Nadwiślańskich, premiując wagony załadowane drobnicą powyżej 125 pudów = 2150 kg. — Dodatkowe zarobki wagonowych (magazynierów) wzrosły nieraz powyżej 100%, dając w ostatecznym wyniku nieproporcjonalne wprost zmniejszenie przebiegu wagonów towarowych, a przez to samo roczne zmniejszenie wydatków.

Należy prócz tego zwrócić uwagę na dokładniejszą niż bywało sortowanie drobnicy według stacji przeznaczenia. Fakty, że na najbliższych stacjach od sortowni zdarzał się wyładunek z 5 — 6 wagonów powinny być surowo karane: strata czasu, zwiększone możliwości kradzieży i zbędny wydatek na plomby.

4) Zmniejszenie czasu przebywania taboru w naprawie zależy:

- a) od liczby warsztatów głównych,
- b) od stanu wyposażenia warsztatów,
- c) od dobrze zorganizowanego dopływu materiałów niezbędnych do napraw i
- d) od organizacji pracy.

Liczba warsztatów głównych na P.K.P. po dokonaniu odbudowy zniszczonych wskutek wojny nie będzie w przyszłości budzić obaw, by normalny program napraw napotkał na przeszkody.

Również równoległe do odbudowy uzupełnia się i stan wyposażenia warsztatów. Należy przypuszczać, że po dokonaniu odbudowy stan warsztatów będzie znacznie lepszy niż przed wojną. Przyczyni się do tego bardziej jednolite zaopatrzenie warsztatów w sprzęt. Pozwoli to na lepsze zorganizowanie pracy i da odpowiednie warunki do opracowania programów napraw w/g właściwości naszego taboru i kierowania tego taboru do specjalnie przeznaczonych warsztatów.

Sprawa dopływu materiałów wymaga lepszego niż dotychczas skoordynowania pracy służby warsztatowej ze służbą zasobów, a tej ostatniej z przemysłem.

W warunkach gdy przemysł musi zabezpieczyć nie tylko potrzeby kolejnictwa niezwykle ważnym jest terminowe zgłaszanie przez służbę warsztatową swoich potrzeb materiałowych, by w ten sposób zapotrzebowanie mogło być ujęte w ogólny plan gospodarki państwowej. Nie docenianie tego koniecznego warunku musi ujemnie wpłynąć na wykonanie programu pracy warsztatów głównych oraz na koszty napraw.

Szczegółowej uwadze należy zalecić organizację pracy. Tu wielkie znaczenie ma system wynagrodzeń, — w szczególności gdy chodzi o wynagrodzenie dodatkowe (premie). Sprawa ta wymaga wnikliwych studiów i ogromnego nakładu pracy. System premii, tak mocno zaniedbany w okresie międzywojennym, musi być opracowany zupełnie od nowa i to dla każdego warsztatu pracy, w zależności od rodzaju pracy i stopnia zaopatrzenia warsztatów w urządzenia mechaniczne. System ten w zależności od zmieniających się urządzeń i warunków pracy powinien być poddawany rewizji przez badanie ter-

minarzy pracy. Nie wolno dopuścić do tego, by w obliczeniach do premii wykonywano przed 1. IX. 1939 po 800 do 1000 godzin zaoszczędzonych przez jednego pracownika w ciągu jednego miesiąca (autentyczne), z tym, że do premiowania zaliczało się 10% zaoszczędzonych godzin. Świadczy to o już nazbyt uproszczonym sposobie badania terminarzy robót. Badania te powinny być przeprowadzone przez biura usprawnień w każdym Warsztatach Głównych, a wynik ich zatwierdzony przez Ministerstwo Komunikacji jako normy pracy. Jest o czym pomyśleć, bo przy przewidywanej liczbie wagonów 412.000, przy 8% wagonów chorych ich liczba wyniesie 32.960, co przy zmniejszeniu tylko czasu trwania naprawy o 3 dni, da 98.880 dni pracy taboru; zmniejszanie okresowych (co 3 lata) rewizji tylko o 8 godzin da nam dodatkowo $412000 : 3.8 = 3296000$ godz. = 137333 dni pracy taboru, czyli razem 236213 dni, — (okrągiło 236000). W przeliczeniu na przebiegi według prac z r. 1938, daje to $125740 \cdot 236000 : 365 =$ okrągiło 81300383 tonokilometrów, co w przeliczeniu $81300383 : 125740$ daje znów okr. 647 wagonów. Są to wyniki tak minimalnego zmniejszenia czasu przebywania wagonów w warsztatach.

III. Sprawniejsza obsługa klientów kolei.

Poruszane już wyżej zagadnienia i wskazania na możliwości ich rozwiązania mimowoli mają pośredni wpływ na sprawniejszą obsługę klientów kolei i dlatego poruszę tu sprawę tak zwanej dostawy „od drzwi do drzwi“ i związanej z tym konkurencji z kolejami komunikacji samochodowej.

Inż. M. Łopuszyński słusznie w swoim dziele podkreśla, że system transportowy danego państwa powinien stanowić całość logicznie i racjonalnie zbudowaną, spójną organizacyjnie i funkcjonującą zgodnie z istotnymi wymaganiami państwowymi, gospodarczymi i społecznymi. Również słusznym jest jego twierdzenie, że wszelkie przerosty współzawodnictwa, pogoń za zdobyciem klienta i spekulacja w dziedzinie taryfowo-handlowej prowadzi do anarchii. I jeśli tu poruszam zasadę obsługi klientów kolei „od drzwi do drzwi“ przez P.K.P., to kieruję się li tylko zasadą oszczędności tych środków, jakie oszczędzać musimy, by przekazać je tam, gdzie są one najpotrzebniejsze. — Chodzi tu o materiały pędne.

Dla oszczędności rozchodowania tych materiałów należy dążyć do tego, by jak najmniejsza ilość towarów była przewożona w komunikacji samochodowej tam, gdzie czynność tę mogą taniej i z mniejszym rozchodem materiałów pędnych wykonać koleje. Będzie to możliwe, gdy przy przewozach między takimi miastami lub do tych miast, lub z miast takich jak: Warszawa, Łódź, Wrocław zastosujemy zasadę przewozu towaru od drzwi klienta do wagonu, — z wagonu do drzwi, lub nawet od drzwi do drzwi. Jeśli zadania tego podjął się i należycie rozwiązał na szereg lat przed poprzednią wojną w trudniejszych warunkach b. Zarząd Kolei Nadwiślańskich przez otwarcie towarowej stacji miejskiej w Warszawie przy ul. Długiej, w dowozie obsługiwanej kołmi, to zadanie utworzenia takich stacji miejskich jest dziś o wiele łatwiejsze.

Dziwnym może się wydawać, lecz był czas, że poza stacją miejską b. kolei Nadwiślańskich istniała w Warszawie ponadto i miejska stacja b. kolei rosyjskich Południowo-Wschodnich (Zadnieprze).

Komunikacji samochodowej należy zostawić przewozy między tymi punktami gdzie nie ma kolei, traktując ten rodzaj transportu jako środek pomocniczy od stacji do większych osiedli.

IV. Uwagi ogólne.

Przed postawieniem wniosków dotyczących pracy Polskich Kolei Państwowych na najbliższe dwa — trzy lata, muszę poniekąd wytłumaczyć, dlaczego w rozważaniach swoich pominąłem zagalenia komunikacji kolejowej w województwach rzeszowskim, krakowskim i śląskim, oraz na Ziemiach Odzyskanych.

Już z rozważań w I części mojego artykułu widocznym jest, że omawiając sprawę komunikacji kolejowej w innych, najbardziej zaniedbanych województwach, naświetliłem to zagadnienie nie tylko z punktu widzenia zagęszczenia sieci kolejowej, lecz i samego systemu komunikacji w tych województwach. Gdyby istniała na tych terenach nawet taka sama pod względem długości sieć kolei, lecz kierunki tej sieci byłyby lepiej połączone z zachodnią i południowo-zachodnią częścią Rzeczypospolitej, to i ta rzadka sieć odgrywałaby w naszej polityce gospodarczej rolę bez wątpienia większą i donioślejszą. Widzimy to przy rozpatrywaniu kierunków linii kolejowych w województwach rzeszowskim i krakowskim. Jakkolwiek zagęszczenie sieci kolejowej w tych województwach jest znacznie mniejsze od zagęszczenia w województwach zachodnich, — (większe jednak od innych województw wschodnich i środkowych) to sam fakt, że kierunek tych linii idzie mniej więcej na zachód, łącząc je z okręgiem przemysłowym, podnosi ich znaczenie gospodarcze. Linie te nie dzielą, a wiążą poszczególne województwa w jeden system gospodarczy.

Również aż nadto widocznym jest, ile zyskają Śląsk i ziemie położone na wschód i na północ od Śląska przez projektowaną rozbudowę linii kolejowych w kierunku Warszawy i województw lubelskiego i kieleckiego.

Odrębne i bardzo ważne znaczenie ma odbudowa i rozbudowa linii kolejowych na Ziemiach Odzyskanych. Bardzo gęsta sieć kolei na tych ziemiach ułatwia przebudowę połączeń w kierunkach z zachodu na północ i północny-wschód przez budowę krótkich linii kolejowych.

Budowa linii kolejowych Wieruszów — Sieradz dł. 55 km w I okresie po odbudowie i Wrocław — Milicz — Gniezno — Żnin dł. 85 km. w II okresie, oraz rozbudowa sieci w pozostałych dawnych województwach, jak najściślej zwiąże w jednolitą sieć Ziemię Odzyskaną i połączy je poza Szczecinem z Warszawą, Gdańskiem i resztą Państwa.

To jednak nie rozwiąże całkowicie naszych trudności komunikacyjnych na Ziemiach Odzyskanych. Tu muszą przyjść z wybitną pomocą kolejom drogi wodne, — w szczególności zaś szlak rzeki Odrzy. Szlak ten przed wojną odgrywał niezwykle doniosłą rolę w b. systemie komunikacyjnym Niemiec. Odrą i kanałami łączącymi ją z systemem wodnym Łaby posługiwali się Niemcy, przewożąc masowo ładunki

do centralnego (Berlińskiego) okręgu przemysłowego, tudzież do portów północno-zachodnich Niemiec. Dlatego też odcinek środkowy Odrzy aż do Kostrzyna był zaniedbany. Licząc się z wprost wyjątkową ważnością komunikacji wodnej na Odrze, uważam, że zagadnieniu temu należy poświęcić szczególną pracę, omawiając w niej tak sprawę żeglugi na Odrze, jak i rozbudowy Szczecina, gdyż niewątpliwie po niewielu latach, po rozbudowie tej drogi wodnej, stanimy wobec konieczności posiadania dużych składów węgla oraz takichże magazynów w porcie Szczecińskim.

Z liczb podanych przez inż. Łopuszyńskiego o pracy służby transportu na Odrze wynika, że z ogólnej ilości 7.139.000 ton przesyłek załadowanych w portach na Odrze — 5.126.000 ton — czyli ponad 70% załadowano z przeznaczeniem do Niemiec i Brandenburgii oraz z 2.872.000 ton otrzymanych w portach Odrzy 752.000 ton, ponad 25%, nadeszło z Niemiec i Brandenburgii. Liczby te wskazują po 1) w jak wielkim stopniu żegluga na Odrze odciążała przewozy na bogato rozbudowanych kolejach niemieckich, po 2) jak wielkie były nadwyżki w produkcji Dolnego Śląska, które musiały być ulokowane poza jego granicami. Ponieważ odbudowa zniszczonego przemysłu na Dolnym Śląsku szybko postępuje naprzód, a zupełnie nie w naszym interesie jest zasilanie Niemiec w nadwyżki towarów z tych terenów, jest oczywiste, że ruch towarowy Odrą ku morzu wybitnie się wzmoże. Dlatego też odbudowa żeglugi na Odrze i jej rozbudowa ma dla naszego systemu komunikacyjnego wprost wyjątkowe znaczenie, gdyż jakiegokolwiek niedomaganie w ulepszeniu tych komunikacji grozi tym, że w okresie najcięższych zmagania o sprawność naszego transportu kolejowego, jeszcze i tę część pracy musiałyby na pewien czas przejąć koleje. Przy braku taboru dla pokonania i tak wprost olbrzymiej pracy kolei zadanie to byłoby zbyt trudne.

Przechodzę do omówienia zadań, jakie czekają koleje polskie w okresie najbliższych 2-3 — 3-4 lat.

Odbudowa Rzeczypospolitej po wojnie 1939/1945 roku wyraźnie wskazuje, jak wielkie zmiany zostały dokonane w tak krótkim czasie. Zmiany te doprowadziły już i w dalszym ciągu prowadzą do radykalnej i bardzo szybkiej przebudowy naszego ustroju gospodarczego. Przeludniona do r. 1945 wieś szybko się rozładowuje, kierując nadmiar swej ludności tam, gdzie zbędni na wsi mogą produktywnie pracować dla społeczeństwa, to jest do przemysłu i handlu. Ogromna przewaga ludności wiejskiej znika, ustępując miastom i osiedlom fabrycznym, a to samo przez się wpływa na szybki wzrost produkcji. Tym samym komunikacjom naszym stawia się coraz większe, coraz trudniejsze wymagania. Od sprawnego ich wykonania zależy rozwój postępu społecznego, — rozwój dobrobytu ludności.

Idąc śladem autora „Podstawowych zagadnień polityki komunikacyjnej“ wracam do liczb.

Otóż, o ile chodzi o rozwój przewozów osobowych, autor na str. 185 — bardzo ogólnie przewiduje wzrost przewozów w okresie 5 do 10 lat z 7.473 milionów osobokilometrów w r. 1938 do przeciętnej liczby 14.502 milionów osobokilometrów. Ze liczbą tą podana jest z wyjątkową ogólnością wskazuje chociażby to, że już w r. 1946 wykonano 14.982 miliony osobokilometrów (patrz str. 183). Nic nie

wskazuje na to, by ruch ten w przyszłości mógł ulec zahamowaniu. W przewidywaniach należy raczej operować górną granicą podanych przez autora przewozów tj. 16.576 milionów osobokilometrów i odpowiednio do tego przygotować koleje. Osobiście, liczę się z tym, że w związku z przeludnieniem miast, — nawet na Ziemiach Odzyskanych, koniecznym jest silne wzmoczenie komunikacji podmiejskiej i doprowadzenie jej co najmniej do stanu przedwojennego w takich ośrodkach jak Warszawa, Gdańsk, Poznań, Wrocław, Szczecin, Kraków, Bydgoszcz. To zaś przy stale zwiększającym się ruchu dalekobieżnym wskazywałoby, że podana wyżej górna granica przewozów jest oszacowana raczej zbyt nisko.

Nite inaczej przedstawia się sprawa ruchu towarowego. Rozwój przemysłu oraz stale zaznaczający się postęp w produkcji przemysłowej stawia tak koleje, jak i pracowników kolejowych przed niezwykle ciężkim i odpowiedzialnym zadaniem. W granicach tylko trzyletniego planu gospodarczego orientujemy się, że już w r. 1948 nie tylko o wiele przekroczymy produkcję z r. 1938 w cyfrach bezwzględnych, lecz i sprawność pracy wpłynie na to, że nastąpi wzrost produkcji w godzinie pracy w porównaniu do produkcji z r. 1937. Wskazuje to, że proces wytwarzania towarów przez przemysł postawi do obsługi przez służbę transportu ilość towarów niewspółmierną do ilości z lat przedwojennych. Towary te trzeba będzie przewieźć przy zmniejszonym w stosunku do okresu przedwojennego taborze. Prawda, że ilość posiadanego taboru będzie stale wzrastała, lecz nie w tym stosunku, w jakim wzrastać będą przewozy. Zbyt są wielkie zniszczenia wojenne w taborze, by je można w czasie najbliższym usunąć. Do pokonania oczekiwanej pracy, w obecnych warunkach, pozostaje nam jedyny środek, a tym środkiem jest wzmoczenie własnego wysiłku i rozumnej inicjatywy.

I dlatego już dziś nadszedł czas na rozważanie:

- 1) odpowiedniego rozmieszczenia ośrodków dyspozycji taborem i zaopatrzenia tych ośrodków w bezwzględnie dobrze działającą służbę łączności;

- 2) zagadnienia dobrze zorganizowanej kontroli naładowania i wyładowania, uniemożliwiającej nieprodukcyjny postój wagonów w portach i na stacjach;
- 3) zagadnienia możliwie szybkiej odbudowy zniszczonych linii i urządzeń kolejowych;
- 4) szybkiej odbudowy warsztatów kolejowych;
- 5) wzmocnienia podtorza i stanu nawierzchni na istniejących liniach;
- 6) wykonania możliwie zwiększonego programu napraw taboru kolejowego;
- 7) wprowadzenia znacznie zwiększonych szybkości biegu pociągów;
- 8) najkorzystniejszego wyzyskania taboru w służbie przewozów;
- 9) odpowiedniego przeszkolenia personelu, a w zależności od tego lepszego jego wykorzystania w służbie;
- 10) opracowania właściwego systemu premiowego. Dobrze opracowany system premii wybitnie wpłynie na usprawnienie pracy kolei. Tak jak to już widzimy w pewnych gałęziach przemysłu. System premii, jak to już nadmieniałem, musi być jak najprostszy, łatwy do obliczenia i kontroli nawet przez pracowników otrzymujących premie.

Kończąc swoje uwagi i rozważania zaznaczam, że autor „Podstawowych zagadnień polityki komunikacyjnej” inż. M. Łopuszyński wskazał nam, jak wielka praca w dziedzinie transportu nas czeka. Opracowane przez niego liczby przewozów musimy wziąć za podstawę do dalszych rozważań, byśmy mogli tym zadaniem sprostać. W tym widzę cel jego dzieła. Przy rozważaniu podanych przez niego liczb mimowoli powstaje myśl o współzawodnictwie z innymi gałęziami pracy...

Wierzę, że w ogólnym współzawodnictwie wyścig pracy będzie przez kolejarzy wygrany.

Kronika zagraniczna

Szwajcaria

Zarząd Związkowych Kolei Szwajcarskich zamierza na wiosnę 1949 r. wprowadzić do ruchu dwa wagony kolejowe z ogumionymi kołami. Zaletą tych wagonów jest prawie zupełny brak wstrząsów i odgłosu toczących się kół.

Austria

Oddano do użytku odbudowaną linię Friedberg—Hartberg W. Styrii. Na tej linii Niemcy zniszczyli 13 mostów. Stanowi ona drugie połączenie między Wiedniem i Grazem.

Czechosłowacja

W końcu lutego uruchomiono w Słowacji jednotorową linię Bratislava — Petržalka — Rusovce — granica państwa z Węgrami.

Jugosławia

Ukończono wstępne prace przygotowawcze do budowy nowej linii między Metahija i Kukus. Linia ta prowadzona doliną Białej Driny wejdzie na terytorium Albanii i będzie pierwszym szlakiem kolejowym w tym kraju.

W roku bieżącym ma być ukończona budowa linii Niksic — Titograd (Podgorica). Roboty nad budową linii Kucevo — Brodica posuwają się naprzód. Na Sawie oddano do użytku most kolejowo-drogowy pod Fosenowac. Połączenie między Bośnią Zachodnią i Belgradem zostało w ten sposób skrócone prawie o 200 km.

Palestyna

Koleje palestyńskie otrzymały bezwzględne uprawnienie w przedmiocie zupełnego wstrzymania bez uprzedzenia ruchu pociągów, wprowadzanie odmiennych od wyznaczonych w rozkładzie czasów jazdy pociągów, zaniechania obsługi pewnych stacyj i odmowy przyjmowania przesyłek do przewozu.

Wielka Brytania

Zamierza wyeksportować do Australii w 1948 r. 50.000 wagonów osobowych, których Australia nie może nabyć w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej z braku dolarów.