

# BIULETYN

Dodatek do miesięcznika  
„Przegląd Komunikacyjny“

STOWARZYSZENIA INŻYNIERÓW i TECHNIKÓW KOMUNIKACJI R. P.

Nr 5 (17)

Maj

1948 r.

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

Biuletyn nr 5 (17)

Inż. Włodzimierz Przedpełski — Utrzymanie i odbudowa sieci PKP w r. 1947.

Sprawy Stowarzyszenia S.I.T.K.  
Kronika

Inż. Włodzimierz Przedpełski

## Utrzymanie i odbudowa sieci PKP. w r. 1947

Budżet utrzymania kolei w r. 1947 wynosił 7.320.000.000 zł. Kredyty inwestycyjne—5.500.000.000 zł. Razem Służba Drogowa miała do przerobienia około 13 miliardów zł, co stanowi 1/6 całego budżetu P.K.P. a 45% wydatków kolejowych służb technicznych.

Na roboty utrzymania zużyto około 14 milionów dniówek. W ciągu sezonu na robotach konserwacyjnych i inwestycyjnych pracowało około 100.000 ludzi.

Ilość obiektów i robót inwestycyjnych wynosiła około 6.000 — w ramach około 1.000 pozycji budżetu inwestycyjnego.

W atach 1945/46 główna uwaga i wysiłek Służby Drogowej były skierowane na odbudowę zniszczeń dla umożliwienia funkcjonowania transportu kolejowego. W r. 1947 zapewnienie oszczędnego, planowego i racjonalnego utrzymania obok odbudowy zostało wysunięte na pierwszy plan.

### I. Roboty nawierzchniowe

Wytyczną w zakresie robót nawierzchniowych jest dążenie do podniesienia szybkości pociągów na ważniejszych szlakach oraz umożliwienie zwiększenia nacisku na oś wobec dążenia do wprowadzenia cięższego taboru na sieci P.K.P.

W związku z tym od r. 1946 Ministerstwo Komunikacji zrezygnowało z zamawiania szyn typu „L“, forsując zamówienia na szyny polskiego typu „S“ i niemieckiego „S 49“, przewidując, że na linie drugorzędne będą brane szyny staroużyteczne uzyskane z wymiany ciągłej na liniach pierwszorzędnych.

Niestety w r. 1947 huty nie zdołały dostarczyć odpowiedniej ilości akcesorii do szyn t. „S 49“. Do końca roku 1947 dostarczono podkładek tylko 50%, łapek — 35%, wkretów — 50%, śrub łukowych — 49%, pierścieni sprężystych — 3%, opórek zaś nie dostarczono wcale. Nie pozwoliło to na ułożenie w tor całej ilości dostarczonych szyn i odzyskanie odpo-

wiedniej ilości nawierzchni staroużytecznej dla wymiany na liniach drugorzędnych.

Przy ogólnym planie wymiany nawierzchni nowymi i staroużytecznymi szynami wynoszącym 1284 km zabrakło do wymiany 200 km nowych szyn, co w konsekwencji musiało zmniejszyć o tę ilość odzysk staroużytecznej nawierzchni a więc wpłynąć na zredukowanie wykonania planu o 34%.

Dzięki mobilizacji posiadanych odzysków i wykorzystaniu wszelkich możliwości w zakresie uzyskania staroużytecznej nawierzchni udało się zrealizować plan wymiany w 100%.

Jednak zsynchronizowanie dostawy szyn i akcesorii jest podstawowym warunkiem wykonania planu wymiany nawierzchni w r. 1948.

Bardzo trudna sytuacja miała miejsce również z rozjazdami. Na zamówione — 1192 komplety huty dostarczyły do końca roku 627 kompl. Sytuacja została opanowana we własnym zakresie w ten sposób, że Warsztaty Drogowe skompletowały 200 rozjazdów nowych i 339 rozjazd. staroużytecznych.

Plan wymiany podkładów obejmował 2.000.000 podkładów nowych i 200.000 staroużytecznych. W rzeczywistości wymieniono podkładami nowymi 1.551.940 szt., staroużytecznymi 709.956 szt. — razem 2.261.896 szt. Jak widać z tego niedobór w wymianie podkładami nowymi, wynikły w związku z przewlekłą dostawą podkładów oraz opóźnieniem dostawy impregnatów, został wyrównany zwiększoną wymianą podkładami staroużytecznymi i w ten sposób plan wymiany został wykonany z nadwyżką. Jednak w zakresie zaopatrzenia w podkłady P.K.P. stoi w obliczu kryzysu, spowodowanego wyniszczeniem naszego drzewostanu przez okupanta. Roczne zapotrzebowanie podkładów wynosi: na wymianę 3.500.000 szt. na inwestycje 1.000.000 szt. oraz na usunięcie zaniechanych wojennych 1.000.000 szt. łącznie 5.500.000 szt. Tymczasem Lasy Państwowe w ciągu najbliższych 10—12 lat będą mogły dostarczać rocznie do 2.000.000 szt.



Stąd w pierwszym rzędzie winna być zastosowana jaknajdalej idąca **oszczędność w gospodarce podkładami**. W toku jest uzgadnianie z Min. Leśn. zimniejszenia wymiarów podkładów normalnotorowych. Ponadto w najbliższym czasie zostanie ogłoszony przetarg na wykonanie 500.000 szt. podkładów żelazo-betonowych. Równocześnie przewidziane jest rozwinięcie produkcji podkładów żelbet. we własnych warsztatach. **Wyda się jednak niewątpliwym, że rozwiązanie kryzysu podkładowego leży w nastawieniu się naszego przemysłu na masową produkcję podkładów żelbetowych.**

Doprowadzenie **podsyпки** do należytego stanu, stanowi problem, który może być rozwiązany jedynie na drodze konsekwentnej i długofalowej akcji.

W pierwszej kolejności należy wymienić na liniach pierwszorzędnych:

pospółkę i piasek na tłuczeń na 3.366 km toru w ilości 5.100.000 m<sup>3</sup> oraz na żwir odsiany na 2.470 km toru w ilości 3.200.000 m<sup>3</sup> kosztem około 8.000 mil. zł.

Oprócz tego dla robót konserwacyjnych na uzupełnienie warstwy na podstawie praktyki b. kolei niemieckich, które zamawiały przeciętnie roczne:

tłucznia na 1 km linii jednotorowej 17 m<sup>3</sup>, dwutorowej 28 m<sup>3</sup>, żwiru na 1 km linii jednotorowej 30 m<sup>3</sup>, dwutorowej 45 m<sup>3</sup> należałoby na P.K.P. razem zużyć na uzupełnienie: 160.000 m<sup>3</sup> tłucznia, 130.000 m<sup>3</sup> żwiru odsiewanego i 150.000 m<sup>3</sup> pospółki.

Zakładając, że wymiana pospółki i piasku na liniach pierwszorzędnych zostanie dokonana w ciągu 12 lat, t.j. do r. 1960 plan, na rok 1948 powinien obejmować:

materiał	na wymian m <sup>3</sup>	na uzupełnienie m <sup>3</sup>	razem m <sup>3</sup>	kosztem okragło zł.
Tłucznia	425.000	160.000	585.000	500.000.000
żwiru odsianego	260.000	130.000	390.000	130.000.000
pospółki	—	150.000	150.000	19.000.000

razem okragło 650.000.000

**Natomiast w r. 1947 P.K.P. otrzymały**

z Kamieniołomów 47.000 m<sup>3</sup>

z rozebranych torów uzyskano 117.000 m<sup>3</sup>

razem 164.000 m<sup>3</sup>

Kredyt zaś na podsypkę wynosił 294.000.000.— zł.

Z tego zestawienia jest widocznym, że w r. 1947 ułożono zaledwie 1/3 tej ilości tłucznia, którą należałoby układać w długofalowym planie 12 lat.

W r. 1948 przewiduje się uzyskać

z Kamieniołomów 170.000 m<sup>3</sup>

z rozebranych torów 153.000 m<sup>3</sup>

razem 323.000 m<sup>3</sup>

Kredyt na podsypkę wynosi 261.000.000 zł.

Przy poziomie dostaw tłucznia i wysokości kredytów, przewidzianych w r. 1948 ulepszenie podsyпки musiałoby przeciągnąć się na 27 do 30 lat.

Przyjmując pod uwagę, że tor na tłuczniu wymaga gruntownego podbicia zasadniczo co dwa lata, zaś tor na piasku conajmniej dwukrotnie w jednym roku, że ponadto nieodpowiednia podsyпка wpływa na wzrost innych pozycji utrzymania nawierzchni — można przyjąć, że w okresie 18 lat na samym utrzy-

maniu możemy uzyskać około jednego miliarda oszczędności, nie mówiąc już o ważności tego zagadnienia dla osiągnięcia wyższych szybkości pociągów. Dlatego zapewnienie przez przemysł kamieniarski dostawy odpowiedniej ilości materiału oraz przyznanie na ten cel wyższych kredytów powinno być uwzględnione w planie na najbliższe lata.

Szybkie postępy gospodarki narodowej w kierunku uprzemysłowienia kraju postawiły służbę Drogową wobec faktu zmniejszającej się podaży pracy dla robót torowych. To zjawisko niewątpliwie będzie narastać i dlatego **zmechanizowanie masowych robót sezonowych** jest zadaniem pilnym.

W r. 1947 uzyskano z zakupów w Szwajcarii 2 maszyny do podbijania torów. Maszyny te zostały wypróbowane w D.O.K.P. Kraków na linii Mysłowice—Kraków—Przemyśl i dały wyniki dodatnie. W związku z tym D.O.K.P. w r. 1948 organizuje specjalne pogotowie drogowe wyposażone w te maszyny. Jednak maszyny te wystarczą zaledwie na potrzeby D. O. K. P. Kraków; toteż Departament V robi starania o nabywanie dalszych dwóch maszyn do podbijania.

Należy zauważyć, że właściwy zmechanizowany zespół do robót torowych składa się z maszyny do podbijania i maszyny do oczyszczania podsyпки. Dopiero taki zespół daje możliwość zredukowania siły roboczej przy robotach torowych do minimum. Dlatego Departament V również zabiega o zakupienie odpowiedniej ilości maszyn do oczyszczania podsyпки.

W gospodarce drogowej i jej odbudowie odgrywają coraz większą rolę **Warsztaty Drogowe** P.K.P. utworzone na mocy zarządzenia Ministra Komunikacji 15.VIII.1946. Do zadań Warsztatów należy w szczególności: odbudowa mostów z wykonaniem konstrukcji żelaznych, wykonanie i naprawa rozjazdów z regeneracją złączek, wytwór i naprawa narzędzi i sprzętu drogowego, wytwór wyrobów drzewnych, roboty i wyroby betonowe. Obecnie Służba Drogowa posiada 9 warsztatów wobec jednego przed wojną. Jak już zostało wspomniane, Warsztaty Drogowe w r. 1947 odegrały poważną rolę w pokonaniu trudności w zakresie montażu rozjazdów.

Uruchomione w ilości 9-ciu (przed wojną 3) nasycalni posiadają zdolność produkcyjną (przy pracy na 3 zmiany) około 450.000 m<sup>3</sup> drewna (odpowiednik 5.000.000 szt. podkładów.). Ponieważ ta zdolność na razie nie może być całkowicie wykorzystana dla celów P.K.P. ze względu na obecne ograniczone dostawy drzewa przez Lasy Państwowe, z usług nasycalni korzysta Poczta i Zjednoczenie Energetyczne, których udział w r. 1947 wynosił około 15%.

Produkcja nasycalni w r. 1947 wyniosła około 370.000 m<sup>3</sup> drzewa sosnowego, w tym ok. 2.500.000 podkładów (wyk. ponad plan).

Dla oceny roli nasycalni w zakresie oszczędności osiągananej przez ich produkcję należy wziąć pod uwagę, że roczna wartość surowych materiałów drzewnych, które są impregnowane, wynosi ok. 2,5 miljarda złotych i że nasycanie zwiększa trwałość drzewa prawie czterokrotnie. Koszt nasycania jednego podkładu wynosi w r. 1947 — 73 zł., co wobec kosztu 2 zł. w r. 1939 (przy mnożniku 100) stanowi ok. 1/3 kosztów przedwojennych.



Jeżeli chodzi o efekt wykonanych w r. 1947 robót nawierzchniowych, to mimo trudności, które istniały — dały one poważne wyniki.

Pozwoliły one na podniesienie szybkości na 190 odcinkach we wszystkich D.O.K.P., w tej liczbie na niektórych bardzo znacznie, a mianowicie o 40 km na godzinę w porównaniu z szybkością dotychczasową.

Na 190 odcinkach sieci przeciętnie podniesiono szybkość z 45 do 60 km/godz.

Wielką robotę wykonano ponadto w związku z przekuciem linii szerokotorowej Mikulczyce — Katowice — Przemyśl — Granica Państwa na długości 1039 km. Przekucie, wykonane o 9 dni przed terminem przy zaoszczędzeniu ok. 38 mil. zł., przyczyniło się poważnie do usprawnienia ruchu tranzytowego i miejscowego i dało duże korzyści gospodarcze.

## II. Odbudowa i budowa linii kolejowych.

Plan odbudowy linii kolejowych na r. 1947 przewidywał odbudowę 400 km. Odbudowano 470 km (117,5%).

Z ważniejszych robót odbudowano linie: Lewki — Hajnówka, Olawa — Sw. Katarzyna, Bobarów — Opawa, Malbork — Myślice, Ilawa — Prabuty, Suwałki — Trakiszki, Augustów — Suwałki, Szczytno — Ruciany — Pisz, Goleniów — Nowogród i inne.

Ponadto ukończono i oddano do ruchu 35 km linii Tomaszów — Radom (od Tomaszowa do st. Drzewica).

Wielkie roboty wykonano przy odbudowie Węzła Warszawskiego.

W dniu 1. XII. 47 ukończono zasadnicze roboty rozbiurki rumowisk b. Dworca Głównego, co pozwala na rozpoczęcie robót budowy nowego dworca. Z rozbiórki wywieziono ok. 50.000 m<sup>3</sup> gruzu, wysłano do hut żelaza złomowego ok. 7.000 ton. Odzyskano przy tym znaczną ilość cennych materiałów.

Znaczne roboty wykonano przy rozbudowie st. Odolany, gdzie wykonano ok. 30.000 m<sup>3</sup> rob. ziemnych i zakończono budowę 3-ch hal parowozowni o kub. 26.000 m<sup>3</sup>, oraz wykonano budynki warsztatowe, administracyjne, mieszkalne i inne o og. kub. 85.000 m<sup>3</sup>.

Na linii średnicowej ukończono budowę odcinka tunelu pod 2-gą parę torów od ul. Smolnej do N. Świata ogólnej dług. 410 mb. oraz na skrzyżowaniu ulicy Marszałkowskiej z Al. Sikorskiego o dług. 40 mb.

Odbudowano filary mostu średnicowego i zakończono wiadukty nad ul. Zamojskiego i nad ul. Targową oraz szereg innych robót na linii obwodowej i linii Warszawa — Dęblin.

## III. Budynki.

W r. 1947 akcja odbudowy i budowy budynków kolejowych dokonywała się zasadniczo z 2-ch odrębnych kredytów, a mianowicie: z kredytów Funduszu Inwestycyjnego na ogólną sumę 1.419.719.000 zł., oraz z kredytów bankowych przydzielanych przez Ministerstwo Odbudowy na budownictwo mieszkaniowe (poza pasem wyłączenia kolejowego) — 190.000.000 zł. i na budownictwo administracyjne — 30.000.000 zł. razem na sumę 220.000.000 zł.

Łącznie kredyty na budownictwo kolejowe wyniosły 1.639.719.000 zł.

Szczególny nacisk położono na odbudowę parowozowni, warsztatów, wież ciśnień i budynków związanych z ruchem pociągów.



Rys. 1 Tychy — wieża wodna na 100 m<sup>3</sup>.

W zakresie tych budynków odbudowano:

a) parowozowni	49.000 m <sup>3</sup>
b) warsztatów	152.221 „
c) wież ciśnień i stacji wodnych	20 szt.
d) nastawni	38.326 m <sup>3</sup>

W zakresie innych budynków

a) dworców	69.187 m <sup>3</sup>
b) magazynów	22.221 „

W r. 1947 oddano do użytku

w Warszawie	250 izb
poza Warszawą	1100 „

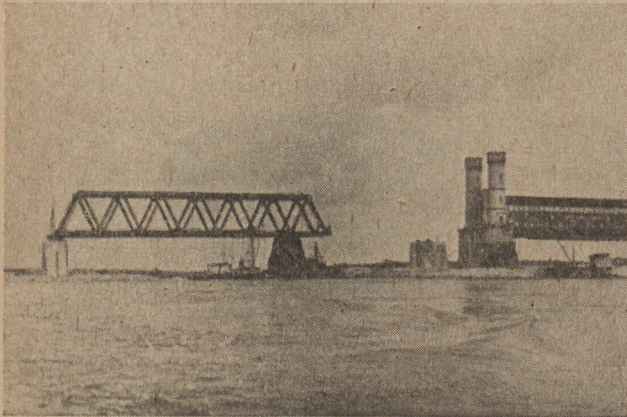
o łącznej kubaturze ok. 70.000 m<sup>3</sup>. Ilość ta w stosunku do istniejących potrzeb jest bardzo mała.

Należy zaznaczyć, że w latach 1945/46 odbudowa miała charakter remontowy przy zniszczeniu budynków do 20%. Obecnie odbudowa ma do czynienia z budynkami zniszczonymi do 60%, a więc zarówno koszta, jak i zakres odbudowy są niepomniernie większe. Tym tłumaczy się w ramach szczupłych kredy-



tów zahamowanie tempa odbudowy budynków na P.K.P.

Osobną pozycję stanowi budowa zespołu gmachów min. Komunikacji w/g projektu prof. B. Pniewskiego.



Rys. 2 Tczew — odbudowa mostu przez rz. Wisłę.

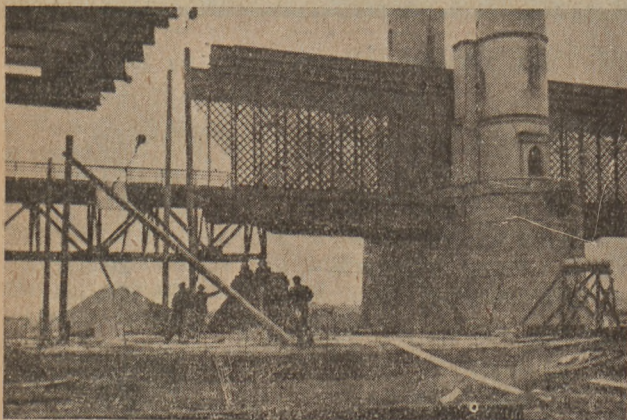
Roboty zostały rozpoczęte we wrześniu 1947. Zostało wykonane fundamentowanie wieżowca, zaś 4-ro piętrowy budynek (od ul. Chałubińskiego) został obecnie wyprowadzony na całą wysokość i jeszcze w bieżącym roku zostanie oddany do użytku.

#### IV. Odbudowa mostów kolejowych i tuneli.

Stan zniszczeń mostów po ustąpieniu okupanta wynosił 97.250 mb. tj. 48% całej ilości.

W latach 1945/46 odbudowano łącznie 61.620 mb. (63% zniszczeń), w tej liczbie mosty odbudowane **pro-wizorycznie** wynosiły 51.160 mb.

Plan odbudowy mostów w r. 1947 przewidywał łącznie wykonanie 14.350 mb. mostów, kredyt na odbudowę mostów wynosi 2.140 mil. zł.



Rys. 3 Tczew — odbudowa mostu przez rz. Wisłę.

Przy realizowaniu planu cały wysiłek skoncentrowano na odbudowie stałej. Ponadto forsowano w pierwszej kolejności odbudowę mostów, zapewniających łączność na najważniejszych szlakach tranzytowych, a w szczególności — odbudowę mostów przez Wisłę.

Odbudowano łącznie 14.390 mb. mostów, w tym 12.560 mb. na stałe i 1.830 mb. prowizorycznie. W ten sposób wykonano plan w 100%, przy czym ilość sta-

łych mostów na sieci P.K.P. w ciągu jednego roku z 10.460 mb. wzrosła do 23.020 mb. tj. przeszło dwukrotnie. Z ważniejszych mostów odbudowano:

5 wielkich mostów przez Wisłę — pod Toruniem, Tczewem, Warszawą, Dęblinem i Sandomierzem, most przez Nogat pod Malborkiem, przez San pod Rozwadowem, przez Dunajec pod Tarnowem, przez Wartę pod Sieradzem i Kostrzynie, przez Widawę pod Wrocławiem, przez Odrę pod Wrocławiem, dwa mosty pod Szczecinem oraz szereg innych

Ogółem odbudowano 200 obiektów mostowych.

Wykonanie programu przy całej koncentracji wysiłków technicznych i zmobilizowaniu fachowych przedsiębiorstw mogło się rozbić o brak konstrukcji mostowych. Należy wobec tego podkreślić, że do



Rys. 4 Tczew — odbudowa mostu przez rz. Wisłę.

odbudowy mostów użyto zaledwie połowę konstrukcji nowych o wadze 13.523 tonny, natomiast resztę a więc 13.226 tn. odzyskano ze starych konstrukcji. Dzięki temu uzyskano oszczędność w wysokości około 600 mil. zł.

W r. 1947 ukończono odbudowę 2-ch tuneli pod Kamionką Wielką na linii Nowy Sącz — Stróże oraz pod Zegiestowem na linii Nowy Sącz — Leluchów.

Niezależnie od dużego sukcesu technicznego, jakim jest odbudowa tunelu w Zegiestowie należy zaznaczyć, że w związku z przewozami do Polski z Węgier i Rumunii paliw płynnych oraz z Polski do tych krajów węgla — na skutek odbudowy tunelu uzyskano skrócenie trasy o 5 do 10 dni, co w ramach istniejących umów zmniejszy koszty przewozowe przez terytorium polskie w stosunku rocznym o 280 mil. zł., a ponadto ok. 4,6 mil. dolarów zostanie zaoszczędzone na dzierżawienie cystern i innych wydatkach, związanych ze skróceniem tranzytu.

Robotą bez precedensu w Służbie Drogowej było wykonanie przebudowy przystani na wyspie Wolin dla usprawnienia komunikacji promowej ze Szwecją. W związku z tym odbudowano linię kolejową Reclaw — Odra, wiadukty i mosty, rozbudowano stację Odra Port i wybudowano szereg nowych budynków w rekordowym czasie 7-miu miesięcy. Uruchomienie promu na nowej trasie, krótszej od poprzedniej Trelleborg — Gdynia o 10 godzin (8 godz. zamiast 18 godz.) stwarza nowe udogodnienie komunikacyjne pomiędzy



państwami Bałtyckimi a Polską, a poprzez nią z Czechosłowacją, Bułgarią, Węgrami i Jugosławią.

Jeżeli chodzi o globalne wykonanie planu odbudowy w r. 1947, to w związku z wykonaniem szeregu poważnych robót, nieprzewidzianych planem względnie w związku z przyśpieszeniem robót, których ukończenie było przewidziane w r. 1948 — **wykonanie planu inwestycyjnego wynosi 128%**.

Dotychczasowe wyniki odbudowy na 31. XII. 47 przedstawiają się następująco:

łącznie Departament V ma do przerobienia 15 miliardów zł.

Kluczowymi pozycjami w r. 1948 będzie intensywna odbudowa węzła warszawskiego, aktywizacja Szczecina i doprowadzenie do żądanej przelotności najważniejszych linii.

Z ważniejszych robót plan przewiduje:

a) na węźle warszawskim — budowę mostu średnicowego, rozpoczęcie budowy Dworca Centralnego, intensywne prowadzenie robót na linii śred-

Tabela Nr. 1

## Postęp odbudowy na 1 stycznia 1948 r.

	Tory w km. toru pojed.	Mosty w mb.		Budynki razem w m <sup>3</sup> .	Wieże ciśnień w szt.	Parowozownie w szt.	Warsztaty w szt.
		przy l ≥ 20 m.	przy l < 20 m.				
Stan przed zniszczeniem	32.375	126.400	78 000	51 159.337	1192	3531 stanowisk 402 szt.	8.202 164 m <sup>3</sup> 23szt.
Stan zniszczenia	11.648	80.160	17 090	19 083 620	448	1230 stanowisk	4.587.037 m <sup>3</sup> 4 szt komp.
Odbudowano na stałe do 1. I 1948	6.161	19.140	3,880	9.233.882	39	700 stanowisk	1 802.374 m <sup>3</sup>
	—	40.860	12 130	— razem:	175 214	1.462.736 m <sup>3</sup>	
% odbudowy w stosunku do całości zniszczenia	52,9 %	74,85 %	93,68 %	48 4	47,8	56,9	39,3

Tabela Nr. 2.

## Postęp odbudowy na Ziemiach Odzyskanych

	Tory w km. toru pojed.	Mosty w mb.		Budynki w m <sup>3</sup> .	Wieże ciśnień w szt.	Parowozownie w szt.	Warsztaty w szt.
		przy l ≥ 20 m.	przy l < 20 m.				
Stan przed zniszczeniem	14.605	62.040	38.940	ok. 25 020 703	816	1.750	
Stan zniszczenia	8 102	40.860	6.170	9.729 724	302	600	
Odbudowano na stałe do 1.3. 1948	3.785	7.900	1.680	5.885.734	159	328	
	—	13 560	2 540				
% odbudowy w stosunku do całości zniszczenia	46,7 %	52,0%	68,4%	60%	52%	54%	

Poważny udział w odbudowie miały specjalne jednostki, stworzone dla wykonania wielkich robót inwestycyjnych. Dyrekcja Odbudowy Węzła Warszawskiego, zorganizowana już w r. 1945, oraz Zarząd Odbudowy — powstałe dopiero w lipcu 1946 r. wykonały łącznie robót na sumę 2.249.150.600 zł, co stanowi 40% budżetu inwestycyjnego. Odciążyło to znacznie odpowiednie Dyrekcje Kolejowe, na które łącznie przypało 60% robót inwestycyjnych.

Gospodarka jednostek odbudowy okazała się bardzo oszczędna i wydajna, ponieważ koszty administracyjne nie przekroczyły 5%, a ilość personelu wynosiła 673 pracowników, wobec czego na jednego pracownika przypada 3,4 mil. zł przerobionych robót.

## V. Plan odbudowy na r. 1948.

Plan inwestycyjny w Służbie Drogowej na r. 1948 został ustalony na ogólną sumę 7.043.580.000 zł. Budżet utrzymania obejmuje 8 miliardów a więc

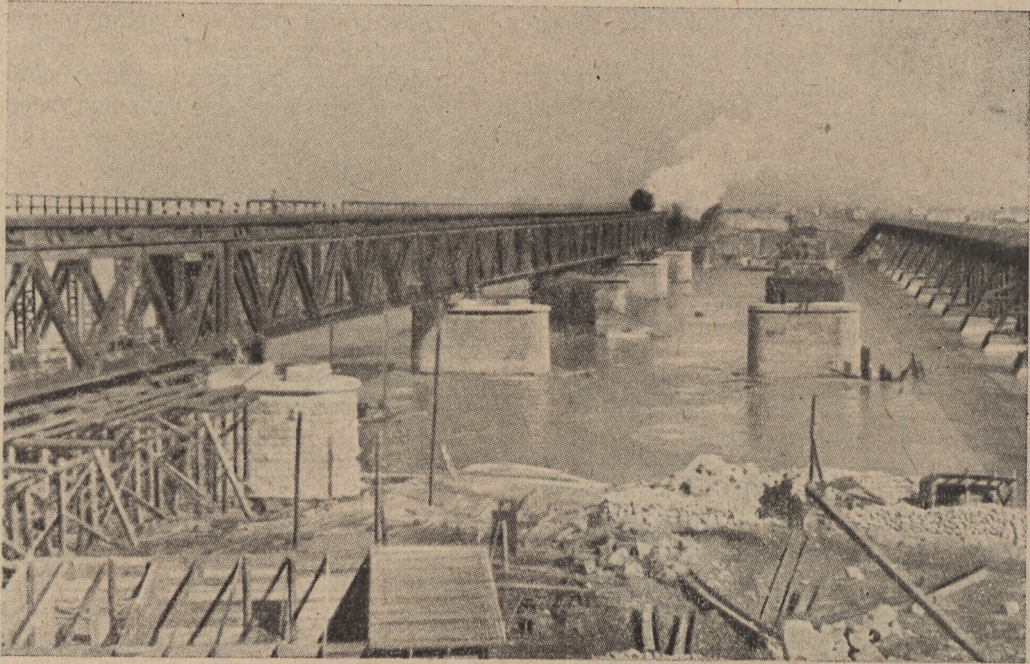
nicowej oraz rozbudowę wielkiej stacji rozrządowej.

- b) w ramach aktywizacji Szczecina zostanie rozpoczęta budowa wielkiej stacji portowej, przebudowa węzła kolejowego oraz w szerokim zakresie zostanie uwzględnione budownictwo mieszkaniowe.
- c) w zakresie budowy i odbudowy linii kolejowych zostanie ukończona linia Tomaszów—Radom oraz będzie odbudowany szereg linii o łącznej dług. 370 km. Będą prowadzone rozpoczęte przed wojną i nieukończone roboty na stałym podejściu linii Radomskiej do węzła warszawskiego.
- d) w zakresie budynków przewidziana jest odbudowa dworców kolejowych, parowozowni, warsztatów, nastawni, stacji wodnych, budynków administracyjnych o ogólnej kubaturze 685.000 m<sup>3</sup>.
- e) z wielkich mostów — po odbudowie w r. 1947 ważniejszych mostów przez Wisłę — zostaną od-



budowane 6 mostów przez Odrę — pod Raciborzem, Głogowem, Pomorskiem, Ścinawą, w Podjuchach i Brzegu Wołowskim. Ponadto przez Wartę — pod Kostrzynie, Sieradzem i Staro-

Przy takim tempie odbudowy wyeliminowanie mostów prowizorycznych mogłoby nastąpić dopiero po 12-tu latach. Ze względu na słabą budowę prowizoriów wykonanych szczególnie w 1945 r.



Rys 5 Warszawa — linia obwodowa. Odbudowa mostu przez rz. Wisłę przy Cytadeli.

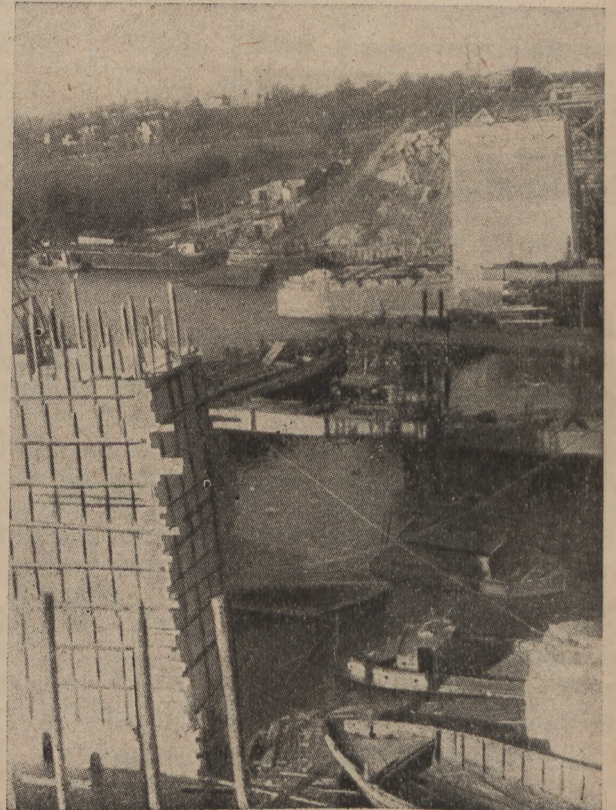
łąką, przez Wisłę — w Krakowie, przez Bug — pod Modlinem i Fronołowem, przez Narew — pod Łapami, przez Dunajec — pod Tarnowem (2-gi tor) i przez Wisłokę — pod Dębicą oraz wielka ilość mostów mniejszych, które zastąpią mosty prowizoryczne.

(51.160 mb.), przeprowadzenie tej akcji należy dokonać w ciągu najbliższych 5-ciu lat.



Rys. 6 Szczecin — Odra Wschodnia. Montaż przęsła.

Ogółem program obejmuje 6.700 bm. mostów wobec 14.000 w r. 1947 a więc znacznie mniej, a to ze względu na znaczne obniżenie kredytów na roboty mostowe.

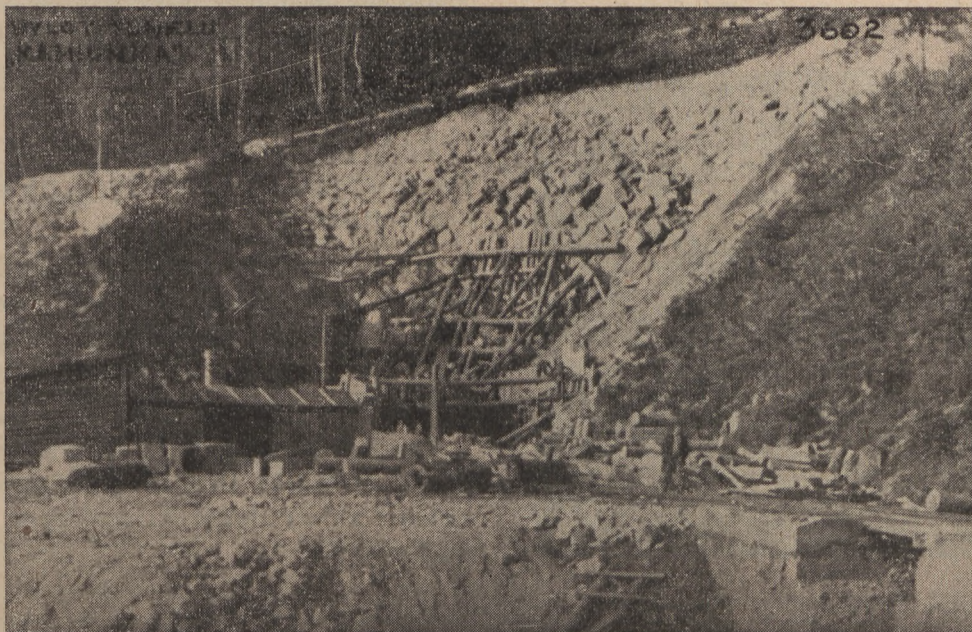


Rys. 6 bis Szczecin — Odra Zachodnia. Odbudowa filarów.



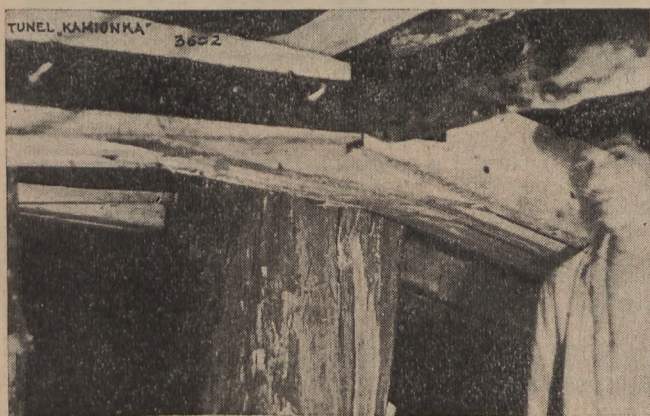
Odbudowa wielkiej ilości małych mostów prowizorycznych łączy się z dążeniem do usunięcia ostrzeżeń, ograniczających szybkość pociągów. Na ogólną

Przy ustalaniu budżetu na rok 1948 największym obciążeniem uległy kwoty, preliminowane na budownictwo mieszkaniowe M. K. i P. K. P. W stosunku



Rys. 7 Tunel „Kamionka“ — wylot z tunelu.

liczbę stałych ostrzeżeń, wynoszącą na dzień 1. II 48 r. — 1112, na mostach przypada — 684 ostrzeżenia, tj. 61,5%; na torach 128 — 11,5%, na przejazdach — 13 — 1,2% reszta ostrzeżeń w ilości 287 — 25,8% wywołana jest brakiem uzależnienia

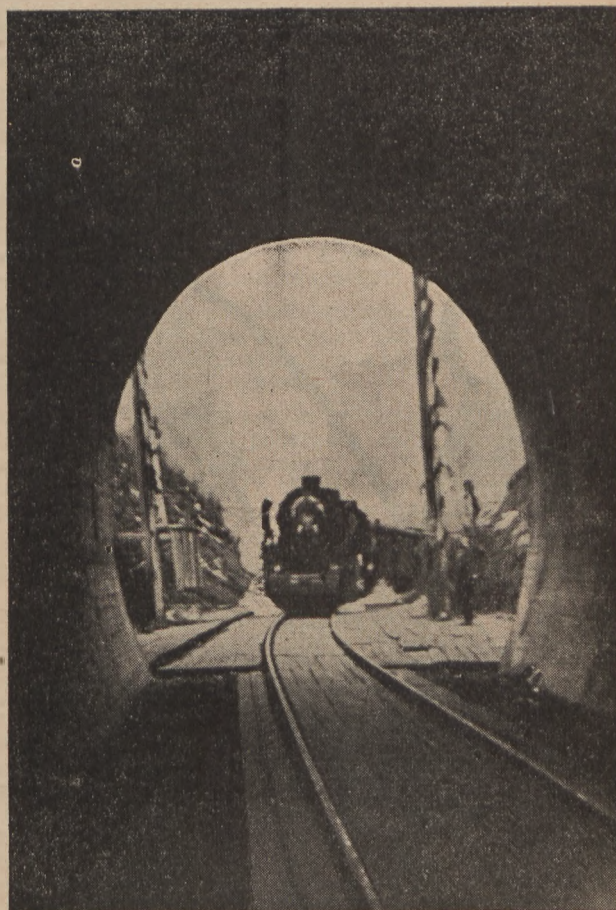


Rys. 8 Tunel „Kamionka“ — fragment stemplowania.

między semaforami i rozjazdami. Jak widać z tego na 825 ostrzeżeń obciążających Służbę Drogową — 684 obowiązuje na mostach prowizorycznych, dlatego na odbudowę małych mostów będzie położony szczególny nacisk.

Przewiduje się, że w związku z odbudową mostów uda się znieść ponad 300 ostrzeżeń oraz w torach ok. 120 ostrzeżeń.

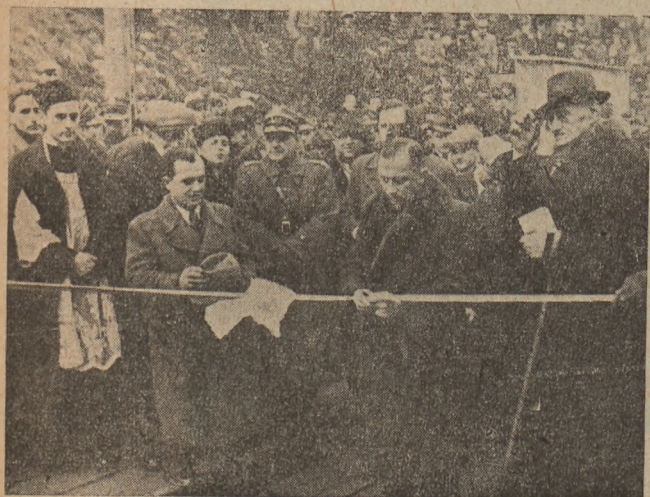
W ten sposób stawiamy sobie zadanie zniesienia ponad 50% istniejących ostrzeżeń.



Rys. 9 Tunel „Żegiestów“ — wlot do tunelu.

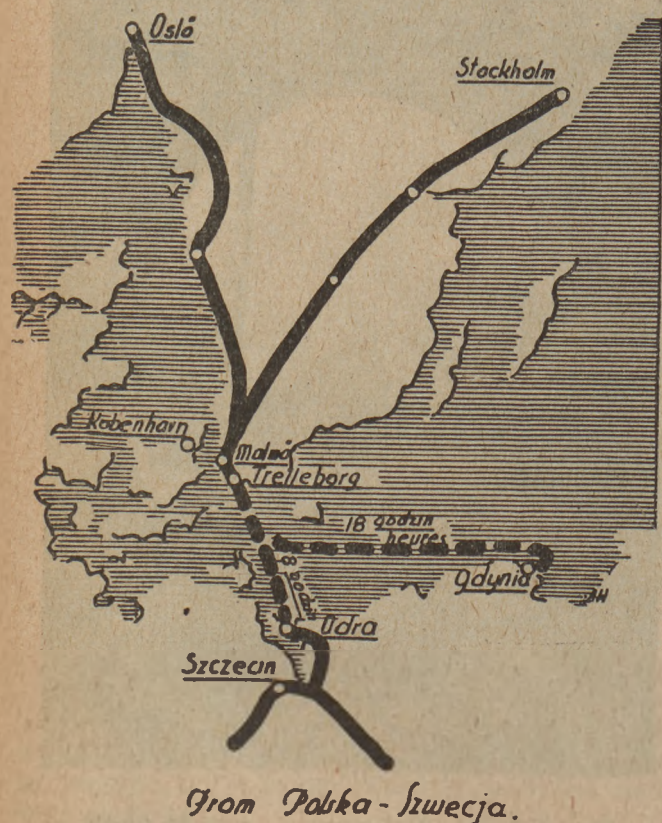


do sum preliminowanych w wysokości 1,2 mil. zł. przyznano zaledwie 495 mil. zł. W tych warunkach w r. 1948 nie można liczyć na wydatniejsze polepszenie sytuacji mieszkaniowej na P. K. P. Istnieją jednak widoki na polepszenie tej sytuacji w związku



Rys. 10 Tunel „Żegiestów” — otwarcie.

z akcją planowaną przez Zarząd Osiedli Robotniczych, tzw. Z. O. R., który ma przystąpić do budowy osiedla w Młynowie, gdzie uzyskaliby mieszkania robotnicy P. K. P., pracujący na st. Warszawa-Zachodnia.



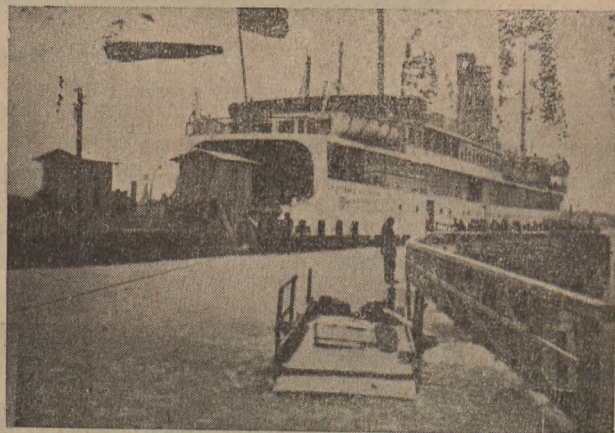
Ponadto ma być rozpoczęta budowa osiedla kolejowego na terenie byłej kolonii fundacji Wawelberga przy ul. Górczewskiej.

Specjalna akcja o charakterze spółdzielczym jest pomyślana w miejscowościach, w których powstają wielkie skupiska kolejarzy, co łącznie może przyczynić się do pomyślnego rozwiązania problemu mieszkaniowego na P. K. P.

Brak personelu technicznego w Służbie Drogowej zarówno w centrali jak i na linii stanowi poważną trudność.

Jeżeli stawiamy sobie za zadanie właściwe planowanie robót, należyte kosztorysowanie oraz kontrolę, stojącą na odpowiednim poziomie, zapewniającą terminowość i należyłą jakość wykonania — to brak ten jest bardzo dotkliwy.

Sprawa dopływu młodych sił techników i inżynierów do Służby Drogowej jest sprawą niezmiernie ważną i należy dążyć do znalezienia możliwości jej zrealizowania.



Rys. 12 Odra — Prom. Prom przy brzegu.

Szczególny nacisk w r. 1948 zostanie położony na akcję oszczędnościową.

Planowość i terminowość wykonania, wcześniejsze wprowadzenie do ruchu odbudowanych obiektów, rewizja przepisów dotyczących norm robocizny oraz norm wytrzymałości konstrukcji, oszczędne projektowanie, wykorzystanie uszkodzonych konstrukcji mostowych, podniesienie wydajności pracy przez należyte zorganizowanie współzawodnictwo i stosowanie premiovania — ten cały system, którego elementy zostały już przepracowane, da niewątpliwie poważne wyniki oszczędnościowe.

Zrealizowanie zakreślonego programu wymaga świadomego wysiłku całej Służby Drogowej i przyczyni się do stworzenia dalszych możliwości usprawnienia komunikacji kolejowej.



# Sprawy Stowarzyszenia S. I. T. K. R. P.

## SPRAWOZDANIE

z działalności Zarządu Głównego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej za okres od dnia 1 lipca 1947 r., do dnia 1 marca 1948 r.

W dniach 12 i 13 lipca 1947 r. odbył się w Gdańsku Pierwszy Walny Zjazd Delegatów Stowarzyszenia. Na Zjeździe tym wybrano Zarząd Główny Stowarzyszenia w składzie:

**Prezes** Stowarzyszenia  
inż. Balicki Zygmunt

**Członkowie Zarządu:**

inż. Gajkiewicz Aleksander  
„ Kornacki Zdzisław  
Lewowski Roman  
inż. Przedpełski Włodzimierz  
„ Różycki Jan (Kraków)  
„ Szczygielski Bronisław  
Skrzekot Józef  
Teodorczyk Szczepan  
Walter Stanisław  
inż. Zubelewicz Aleksander (Olsztyn)  
Zabłocki Marian

**Zastępcy:**

Starzewski Mieczysław  
inż. Wróbel Seweryn  
„ Zambrowska Hanna

W dniu 8 sierpnia Zarząd Główny ukonstytuował się w sposób następujący:

**Zastępcy prezesa:**

inż. Gajkiewicz Aleksander  
Walter Stanisław

**Sekretarz**

Skrzekot Józef

**Skarbnik**

Lewowski Roman

Na kierownika stałego biura Stowarzyszenia powołano kol. Józefa Skrzekota.

W okresie sprawozdawczym Zarząd odbył 8 posiedzeń. Prezydium Zarządu działało permanentnie.

W swej działalności Zarząd Główny kierował się wytycznymi Planu Pracy Stowarzyszenia uchwalonego na Zjeździe. W pełni zrealizowano tylko zamierzenia organizacyjne Planu, w innych dziedzinach działalność Stowarzyszenia ożywiła się dopiero w ostatnich miesiącach.

Osiągnięcia dotychczasowe nowoutworzonych Sekcji i Komisji Stowarzyszenia pozwalają stwierdzić, że położone podstawy organizacyjne są dobre, i otwierają drogę do coraz większych możliwości realizacji dalszych postulatów Planu, który w swym założeniu był pomyślany jako ramowy i maksymalny w latach 1947 i 1948.

Na rok 1948 Zarząd Główny będzie mógł wobec tego przedstawić plan pracy znacznie bardziej konkretny z ściśle określonymi w zakresie i czasie zadaniami.

Dotychczasowe rezultaty pracy Zarządu Głównego w okresie sprawozdawczym przedstawiają się następująco:

### A. Osiągnięcia organizacyjne:

1. Zorganizowano Oddziały Stowarzyszenia w Województwach:

- Pomorskim (Bydgoszcz),
- Kieleckim,
- Białostockim,
- Rzeszowskim,

2. Powołano Zarządy Główne Sekcji:

- Kolejowej,
- Dróg Kołowych,
- „ Wodnych,
- Komunikacji Samochodowej,

W celu powiązania pracy Sekcji z terenem, w Oddziałach Stowarzyszenia powstają Zarządy Sekcji w myśl regulaminu opracowanego przez Zarząd Główny.

3. Powołano Komisje Główne:

- Programową,
- Wydawniczą,
- Naukowo-Techniczną,
- Zagraniczną,
- Imprezową.

Komisje te składają się z przedstawicieli poszczególnych Sekcji i w ten sposób mogą bezpośrednio koordynować i uzupełniać ich pracę. Mogą one rozszerzać swój skład personalny drogą kooptacji. Komisje stają się powoli ogniskami, gdzie skupiają się wszystkie zamierzenia i osiągnięcia Sekcji co pozwoli im wkrótce na objęcie i kierowanie daną dziedziną pracy w skali Stowarzyszenia. Przedstawiciele Komisji Głównych wchodzi w skład odpowiednich Komisji NOT.

4. Powstały liczne Koła Terenowe powołane przez Zarządy Oddziałów na podstawie uchwalonego przez Zarząd Główny Regulaminu.

O ich działalności dowiedzą się Koledzy ze sprawozdań Zarządów Oddziałów przewidzianych w następnym punkcie porządku dziennego.

5. Przyniesiono się do odbudowy (subwencja w sumie 5.000.000.—zł.) „Domu Technika“ przy ul. Czackiego 3/5 w Warszawie. W gmachu tym mieści się NOT i szereg Stowarzyszeń. Nasze Stowarzyszenie dysponuje 2-ma dużymi pokojami i dwoma mniejszymi z możliwością otrzymania dalszych pomieszczeń w przyszłości, gdy zostanie odbudowana również oficyna domu. Zebrania swoje możemy odbywać po uzgodnieniu z NOT w dużej sali wspólnej i mniejszej konferencyjnej. Poza tym członkowie Stowarzyszenia będą mogli indywidualnie korzystać z klubu i czytelnicy, które NOT ma w najbliższym czasie otworzyć.

Narazie w „Domu Technika“ mieści się Biuro Stowarzyszenia i ma przenieść się tam Sekretariat Oddziału Warszawskiego Stowarzyszenia.

Zagadnienia lokalowe Oddziałów zostaną podane w ich sprawozdaniach.

6. Stałe Biuro Stowarzyszenia zatrudniało w okresie sprawozdawczym 3-y siły płatne. Praca Biura została w tym okresie rozbudowana i usprawniona. Biuro było organem wykonawczym Zarządu Głównego i łącznikiem pomiędzy wszystkimi ośrodkami pracy Stowarzyszenia. Biuro przygotowywało potrzebne materiały i załatwiała wszystkie sprawy u władz, urzędów, instytucji z którymi Stowarzyszenie wchodziło w kontakt. Biuro prowadziło księgowość Stowarzyszenia, ewidencję członków.

Założono 313 nowych kart ewidencyjnych, wydano 313 nowych legitymacji. Przyjęto pism 182. Wysłano pism 193. W tym 6 okólników o charakterze organizacyjnym i 5 okólników o charakterze programowym.

7. Finansowe sprawozdanie zostanie podane oddzielnie. Tutaj należy jednak podkreślić, że pomimo ułatwień i możliwości ściągania składek przez listy płac, Oddziały Stowarzyszenia przekazały Zarządowi Głównemu zaledwie 60% przewidzianych z tego tytułu wpływów.

8. W celach organizacyjnych członkowie Zarządu wyjeżdżali w teren 11 razy. W innych 3 razy.

### B. Działalność związana z Planem 3 letnim.

Elementy Planu i jego realizacja są podkreślane w szeregu odczytów odbytych już i przewidzianych na przyszłość w ramach pracy Sekcji.

Podkreślić należy, że Sekcja Dróg Kołowych poświęca pierwszy rozszerzony numer „Drogownictwa“ w r.b. wyłącznie podsumowaniu zrealizowanych prac przewidzianych Planem 3 letnim za lata ubiegłe. Oczekujemy dalszych wskazówek Komisji Programowej NOT, która opracowuje generalne wytyczne dla Stowarzyszenia w tej dziedzinie działalności. Pozwoli nam to na jeszcze intensywniejsze i skuteczniejsze podkreślenie ważności metody planowania nie tylko w sensie gospodarczym, ale i ściśle technicznym (plan techniczny).



### C. Działalność techniczno-naukowa.

Sekcje Stowarzyszenia w początkach r.b. rozpoczęły systematycznie prowadzoną akcję odczytową. Została ona już tak rozwinięta, że niemal co tydzień odbywa się jakiś odczyt fachowy według ustalonego programu. Przygotowuje się wymianę referatów i wyjazdy prelegentów w teren. Również organizowane były wycieczki w celu zwiedzenia ciekawszych obiektów technicznych.

Sekcje opracowują programy Zjazdów fachowych. Komisja Naukowo-Techniczna na posiedzeniach swych zajmowała się dotychczas takimi sprawami: jak wymiana odczytów pomiędzy Sekcjami Stowarzyszenia, a także referatów i prelegentów pomiędzy organizacjami technicznymi Czechosłowacji i Polski na odcinku komunikacji i innymi sprawami bieżącymi.

Przedstawiciel Komisji wchodzi w skład Komisji Kongresowej NOT, która przygotowuje ogólnopolski Kongres świata technicznego w roku 1949.

### D. Działalność wydawnicza.

Główna Komisja Wydawnicza przejęła w ramach NOT przeprowadzenie na terenie Komunikacji wyczerpującej ankiety wydawniczej, która pozwoli na dokładne ustalenie potrzebnych wydawnictw i będzie stanowić wyczerpujący materiał dla opracowania programu wydawnictw w/g rzeczywistej hierarchii potrzeb szerokich kół technicznych. Komisja ta ustaliła program w/g którego każda z Sekcji powinna posiadać czasopismo, gdzie będą zamieszczane wszystkie materiały dotyczące specjalności tej Sekcji. Biuletyn Stowarzyszenia ma stanowić załączek przyszłego miesięcznika Sekcji Kolei Żelaznych. Wyłoniony został zespół redakcyjny, który powiązawszy się z Kolegami z terenu będzie miał za zadanie ożywienie techniczne piśmiennictwa kolejowego, dostarczanie materiału narazie do „Biuletynu“, a później do projektowanego miesięcznika kolejowego. Obecnie opracowuje on program czasopisma i stara się o jak najszerszą stałą współpracę Kolegów z terenu.

Komisja Wydawnicza na zlecenie NOT opracowała wykaz książek i czasopism technicznych, które należałoby z zagranicy sprowadzić i udostępnić ew. po przetłumaczeniu szerszemu ogółowi Kolegów.

Komisja Wydawnicza stale współpracuje z NOT mając w Komisji Wydawniczej NOT dwu swoich przedstawicieli tym bardziej, że poczynania NOT np. w sprawie założenia

centralnej księgarni technicznej, koordynacji wydawnictw technicznych i t.p. idą po linii najpilniejszych potrzeb ogółu techników. Inne prace Komisji Wydawniczej, która pracuje dotychczas najlepiej ze wszystkich Komisji Głównych dotyczyły zagadnień specjalnych: jak współpracy przy opracowaniu słownika technicznego polsko-rosyjsko-angielsko-niemiecko-francuskiego przygotowywanego przez NOT, rozpatrywania wniosków poszczególnych autorów o wydanie ich prac, sprawy wystawienia nowych wydawnictw technicznych z dziedziny komunikacji na stoisku NOT na Targach Poznańskich i t.p.

### E. Działalność w dziedzinie szkolnictwa technicznego.

Stowarzyszenie przeprowadziło masowe zebrania dyskusyjne tak nad projektem ustawy o zawodowym tytule inżyniera uchwalonej już przez Sejm, jak i nad znajdującym się obecnie w opracowaniu regulaminem wykonawczym dla wprowadzenia ustawy w życie. Poprawki i wnioski z poszczególnych zebrań w Oddziałach Stowarzyszenia przesłano do Naczelnej Organizacji Technicznej dla wykorzystania.

Poza tym członkowie nasi pracowali jako wykładowcy, a częściowo i współorganizatorzy kursów i szkół technicznych. Również głównym celem akcji odczytowej wszystkich Sekcji i Oddziałów było i jest podniesienie poziomu wiedzy członków Stowarzyszenia.

### F. Współpraca ze Związkami Zawodowymi.

Zrealizowanie szerokiej współpracy będzie dalszym zadaniem Sekcji w których są zgrupowani członkowie Związków Zawodowych Kolejarzy, Transportowców i Pracowników Dróg Kołowych. Od NOT oczekujemy dalszych wskazań w tej sprawie.

### G. Kontakty z zagranicą.

Dotychczas Stowarzyszenie miało sporadyczne możliwości kontaktów z zagranicą przez NOT. Z udziału w organizowanych wycieczkach musieliśmy zrezygnować na skutek niewspółmiernie wysokich kosztów. Koledzy wyjeżdżający służbowo zagranicę dzielili się swoimi spostrzeżeniami i nabytymi wiadomościami przez wygłaszanie odczytów. Żądany przez NOT wykaz potrzebnych książek i czasopism technicznych, który dostarczyliśmy wskazuje na

## Sprawozdanie

finansowe Zarządu Głównego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej za okres od 1. VII., do 31. XII. 1947 roku.

### Wpływy

1. Pozostałość		
a) Saldo kasowe	14.889 —	
b) B.G.K.	52.909 —	
c) Ruchomości	59.172 —	
d) O/Warszawski	1.000 —	
	127.970 —	
Należ. Ubez.	584 —	127.386 —
2. Subwencja		250.000 —
3. Składki członkowskie		143.402 —
4. Ubezp. Społeczna		73 —
<b>razem</b>	<b>zł 520.861 —</b>	

### Wydatki

1. Administracyjne	170.036 —
2. Organizacyjne	33.400 —
3. Ruchomości	59.172 —
4. Saldo wn. w kasie	57.407 —
5. " " BGK	195.301 —
6. Różni saldo winien	
a) Z. Szastak	4000 —
b) O/Warszaw.	1000 —
c) Sekcja D.K.	545 —
<b>razem</b>	<b>zł 520.861 —</b>

### Wyjaśnienie wydatków

Organizacyjne	
1. Wyjazdy w teren	18.410 — zł.
2. Druki	9.680 — "
3. Sekcje	1.055 — "
4. Nieprzewidziane (4250 + 210 + 205) =	4.255 — "
<b>razem</b>	<b>zł 33.400 — zł.</b>

Administracyjne	
1. Uposażenie pracow.	150.000 —
2. Świadczenia socjal.	10.447 —
3. Utrzymanie lokalu (3600 + 200) =	3.800 —
4. Porto	561 —
5. Mater. i przyb. kanc.	5.228 —
<b>razem</b>	<b>zł 170.036 —</b>

Sekretarz  
(Józef Skrzekot)  
Skarbnik  
(Roman Lewowski)

Komisja Rewizyjna  
(-) inż. Wołkanowski  
(-) inż. Pszenicki  
(-) inż. Trylński



dalsze możliwości udostępnienia już w krótkim czasie literatury zagranicznej naszym członkom.

#### H. Imprezy.

Przygotowano drugi Zjazd Delegatów Stowarzyszenia, którego stroną organizacyjną i rzeczową mogą Koledzy jako jego uczestnicy sami najlepiej ocenić. Innych imprez w skali krajowej Stowarzyszenie w okresie sprawozdawczym nie organizowało.

Wycieczki fachowe były organizowane w ramach Sekcji i przez Oddziały Stowarzyszenia. Oddziały organizowały również inne imprezy, które podadzą do wiadomości w swoich sprawozdaniach.

Zarząd Główny  
Stowarzyszenia Inżynierów  
i Techników Komunikacji R. P.  
Sekretarz **J. Skzekot**  
Prezes inż. **Z. Balicki**

### PROJEKT PLANU PRACY NA ROK 1948

Zarządu Głównego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej.

#### A. Zamierzenia organizacyjne.

1. Doprowadzić w ciągu roku bieżącego do takiej sprawności organizacyjnej w Oddziałach i Kółach Terenowych, aby kontakty władz z członkami Stowarzyszenia były jak najbardziej sprawne i bezpośrednie.

Zalecić w tym samym celu, aby każda grupa członków (najwyżej 20 czł.) miała swego łącznika z Sekretariatem Zarządu Oddziału.

2. Położyć specjalny nacisk na regularne wpłacanie składek członkowskich, przede wszystkim przez listy płac — a o ile ten sposób jest wyjątkowo nie do przeprowadzenia — za pośrednictwem łączników. Również Oddziały Stowarzyszenia w stosunku do Zarządu Głównego i Zarząd Główny w stosunku do NOT powinna cechować punktualność i regularność w dopełnianiu zobowiązań finansowych.
3. Podnieść obowiązkowość członków Zarządów, Komisji i innych zespołów pracy Stowarzyszenia w pełnieniu funkcji, do wykonania których zostali wybrani przez Kolegów, tak aby usunąć częste wypadki nieusprawiedliwionych absencji na posiedzeniach i niewypełnienia powierzanych zadań. Kolegów, którzy nie wykazują dobrej woli w pracy w Stowarzyszeniu, należy, stosując odpowiednie uprawnienia statutowe, zastępować bardziej aktywnymi.
4. Wspierać Sekcje w realizacji ich planów pracy przez organizacyjną i finansową pomoc.
5. Zobowiązać Komisje Główne do:
  - a) koordynowania i uzgadniania planów i poczynań Sekcji,
  - b) kierowania pracami Sekcji w ten sposób, aby zagadnienia, leżące w zasięgu zainteresowań wszystkich członków Stowarzyszenia, były w ich pracach odpowiednio uwzględniane,
  - c) powiązania się przez delegatów z pracami odpowiednich Komisji Naczelnej Organizacji Technicznej i przenoszenia ich na warszaty pracy Sekcji w formie możliwie konkretnych zleceń i zadań.
6. Nadal starać się o lokale dla Oddziałów i Kół terenowych.
7. Inicjować ściślejszą współpracę Stowarzyszenia z innymi Stowarzyszeniami, za pośrednictwem NOT, na wszystkich szczeblach organizacyjnych.
8. Opracować regulaminy: Oddziałów, Sekcji i Komisji.
9. Dążyć do zorganizowania w Stowarzyszeniu Sekcji Lotniczej.

#### Działalność związana z Planowaniem Gospodarczym i Technicznym.

1. W programie działalności uwzględnić następujące zagadnienia:
  - a) realizacji planu 3-letniego w ramach głównych działów komunikacji, a to: Kolei Żelaznych, Dróg Kołowych, Dróg Wodnych, Komunikacji Samochodowej i Lotnictwa,

- b) planowania długofalowego w powiązaniu z planem 3-letnim,
  - c) racjonalizacji i usprawnienia organizacji pracy,
  - d) pełnego wyzyskania urządzeń, materiałów, oraz sił technicznych i roboczych,
2. Ogłaszać w prasie technicznej przykłady osiągnięć w realizacji planu 3-letniego.
  3. W porozumieniu z MK włączyć się w akcję popierania wynalazczości.
  4. Wspólnie z MK i Związkami Zawodowymi zgłosić swój udział w organizowaniu współzawodnictwa pracy.
  5. Opracować, w porozumieniu z NOT, metody podniesienia sprawności kierownictwa i przystosowania urządzeń technicznych do zwiększonej wydajności pracy robotnika.
  6. Popierać oszczędność w gospodarce materiałami, siłami ludzkimi i środkami finansowymi; dbać o pełne i celowe wykorzystanie urządzeń technicznych.

#### C. Działalność naukowo-techniczna

Główna Komisja Naukowo-Techniczna powinna:

1. Nawiązać stałe kontakty z uczelniami i instytucjami badawczymi i naukowymi.
2. Przeprowadzić ewidencję członków poszczególnych specjalności, a mianowicie:
  - a) rzeczoznawców i recenzentów prac naukowo-technicznych,
  - b) autorów, mających dorobek w dziedzinie piśmiennictwa technicznego,
  - c) pracowników szkolnictwa technicznego,
  - d) prelegentów,
  - e) tłumaczy z języków obcych.

Zespołom tym Komisja powinna w przyszłości powierzać pracę o charakterze specjalnym, podjęte przez Stowarzyszenie.

3. Otworzyć dział porad technicznych w czasopismach Sekcji.
4. Zalecić sporządzenie ewidencji książek technicznych, posiadanych przez Kolegów, i zorganizować wymianę w ramach Oddziałów i Kół terenowych.
5. Zachęcać członków Stowarzyszenia do udziału w pracach, kierowanych przez P.K.N.
6. Wpływać na Sekcje i Oddziały, aby w ich programach odczyty, mające za cel uzupełnienie wiedzy technicznej członków i zapoznanie ich z najnowszymi osiągnięciami w ich ściślejszych specjalnościach, były odpowiednio uwzględniane.

To samo odnosi się do publikacji i czasopism technicznych, gdzie Komisja Naukowo-Techniczna powinna współpracować ściśle z Komisją Wydawniczą.

#### D. Działalność Wydawnicza

Główna Komisja Wydawnicza powinna:

1. Zebrać i opracować w ramach ankiety NOT materiały dla ustalenia, wspólnie z Komisją Wydawniczą MK, hierarchii potrzeb szerokich kół technicznych i możliwości wydawniczych w ramach resortu komunikacji.
2. Przeprowadzić realizację wytycznych:
  - a) każda Sekcja powinna mieć odrębne czasopismo i być jego wydawcą lub współwydawcą,
  - b) starać się więc należy, przez ożywienie kolejowego piśmiennictwa technicznego, doprowadzić do powstania czasopisma Sekcji Kolejowej,
  - c) komunikaty, sprawozdania, notatki organizacyjne Stowarzyszenia umieszczać w „Przeglądzie Komunikacyjnym“ i czasopismach Sekcji.
3. Popierać akcję NOT w kierunku koordynacji planów wydawnictw technicznych w skali krajowej.
4. Współpracować z NOT w organizowaniu Centralnej Księgarni technicznej, oraz w innych poczynaniach, zmierzających do udostępnienia ogółowi członków taniej i dobrej książki technicznej.
5. Przejąć opracowanie słownika technicznego i ew. innych tego rodzaju wydawnictw w części komunikacyjnej.
6. Przejąć w ramach prac NOT, prace związane z rzeczoznawstwem i tłumaczeniami prac technicznych w dziedzinie komunikacji.







**Przemówienia powitalne.**

**Minister Grubecki** (Przewodniczący Sejmowej Komisji Komunikacyjnej) zaznaczył, że dotychczas w zakresie planu 3-letniego zrobiliśmy dużo pod względem ilości. Na dalszym etapie musimy zwrócić uwagę na łączące się z tym zagadnienie jakości.

**Plk. Cieciora** (Sekretarz Generalny NOT) stwierdza, że w ubiegłym roku NOT wzmocniła swą pozycję i stała się nie tylko formalnym, ale i faktycznym przywódcą świata technicznego. Przypomina główne zagadnienia programowe NOT sformułowane na ostatnim Walnym Zjeździe:

- a) skupienie w ramach Stowarzyszeń branżowych możliwie wszystkich inżynierów i techników,
- b) zbliżenie naszych Stowarzyszeń do organizacji robotniczych i Związków Zawodowych,
- c) zagadnienie Kongresu Techników Polskich. Kongres w 1946 r., odegrał olbrzymią rolę w związku z opracowywanym planem 3-letnim. Następny Kongres który ma się odbyć jesienią 1949 r. będzie podsumowaniem naszych osiągnięć. W tym kierunku musimy skupić i skoncentrować nasze zamierzenia.

**Posel Cieślak** (Z.Z.K.) inteligencja polska skupia się w ramach różnych organizacji. Mimo akcji dywersyjnej, którą prowadzi wrogię nam żywiły zagraniczne, zacieśnia się jej współpraca z robotnikami w odbudowie kraju. Wszliśmy w etap współzawodnictwa pracy w wielu dziedzinach m.in. w komunikacji. Z.Z.K. deklaruje swą współpracę ze Stowarzyszeniem Inżynierów i Techników Komunikacji R.P.

**Zebrań przyjęło następujący porządek obrad:**

1. Otwarcie Zjazdu.
2. Wybór Prezydium Zjazdu.
3. Wybór Komisji Głównej, Mandatowej i Wnioskowej.
4. Referaty:
  - a) „Uwagi o postępie i planie technicznym“ — dyr. inż. Aleksander Gajkowiec,
  - b) „Zagadnienia planu długofalowego w komunikacji — dyr. inż. Mieczysław Łopuszyński,
  - c) „Odbudowa Warszawy“ — inż. arch. Skibniewski (BOS),
5. Sprawozdania:
  - a) Władz Głównych Stowarzyszenia,
  - b) Zarządów Oddziałów Stowarzyszenia,
  - c) Komisji Rewizyjnej,
  - d) Dyskusje.

**Drugi dzień obrad (4. IV. 48 r.)**

6. Plan pracy na rok 1948.
  7. Preliminarz na rok 1948.
  8. Wysokość składki członkowskiej.
  9. Dyskusja.
  10. Sprawozdania Komisji Głównej i mandatowej.
  11. Wybór Władz.
  12. Sprawozdania Komisji Głównej i Mandatowej.
  13. Dyskusja.
  14. Wolne wnioski.
  15. Zamknięcie obrad.
- do pkt. 3. Wybór Komisji Głównej, Mandatowej i Wnioskowej.

**Skład Komisji Głównej:**

Koledzy inżynierowie: Dziewulski Aleksander (Warszawa), Modliński Zbigniew Seweryn (Gdańsk), Riedel Adolf (Gdańsk), Witkowski Aleksander (Płock), Szczygłowski Wiktor (Poznań), Jastrzębski Bogusław (Gdańsk), Jacyna Wacław (Warszawa), Francos Józef (Wrocław).

**Skład Komisji Wnioskowej:**

Koledzy inżynierowie: Ulatowski Jarosław (Poznań), Bizowski Feliks (Warszawa), Nowakowski Antoni (Katowice), Wróbel Seweryn (Łódź), Zembal Marian (Katowice).

**Skład Komisji Mandatowej:**

Koledzy inżynierowie: Rupiński Jan (Bydgoszcz), Olędzki Bolesław (Katowice), Przewirski Franciszek (Wrocław).

**do pkt. 4. Referaty:**

- a) „Uwagi o postępie i planie technicznym“ wygłosił — kol. inż. Aleksander Gajkowiec,
- b) „Zagadnienia planu długofalowego w komunikacji“ wygłosił — kol. inż. Mieczysław Łopuszyński, ilustrując odczyt wykresami przewozów towarowych i pasażerskich.

W dyskusji nad referatami zabrał głos **Kol. inż. Wiśniewski** (Dep. Ruchu M.K.), który wyraża pogląd, że w roku 1952 P.K.P. przewiezie wielokrotnie więcej towarów, przy czym, jeśli chodzi o przewóz węgla, to będzie on się stabi-

lizował. Organizacja pracy w kolejnictwie będzie coraz lepsza.

c) „Odbudowa Warszawy“ wygłosił — Kol. inż. arch. Skibniewski, ilustrując swój odczyt sporządzonymi planami.

**do pkt. 5. Sprawozdanie:**

- a) Władz Głównych Stowarzyszenia — Kol. Józef Skrzekot, sprawozdanie finansowe — Kol. Roman Lewowski (załącznik nr 2),
- b) Zarządów Oddziałów Stowarzyszenia: Warszawa, Kraków, Olsztyn, Łódź, Szczecin, Poznań, Kielce, Białystok, Lublin, Gdańsk, Rzeszów, Bydgoszcz, Katowice, Wrocław (załącznik nr 3).
- c) Komisji Rewizyjnej — Kol. inż. Pszenicki (protokół zał. nr 4). Komisja Rewizyjna postawiła wniosek o udzielenie absolutorium ustępującemu Zarządowi.
- d) Sprawozdanie Przewodniczącego Komisji Mandatowej — Kol. inż. Rupiński (protokół zał. nr 5).

Ze względu na przedłużenie się obrad dyskusję nad sprawozdaniem odłożono do drugiego dnia Zjazdu.

**Drugi dzień obrad****Dyskusja nad sprawozdaniami.**

**Kol. Kajetanowicz** (Kraków) uważa, że podział na Sekcje branżowe w mniejszych Oddziałach jest niewskazany. Wspólne omawianie spraw daje wszechstronne ujęcie.

**Kol. Olędzki** (Katowice) porusza sprawę finansowania badań naukowych z dziedziny komunikacji. W preliminarzu Stowarzyszenia naszego, jak również i w preliminarzu NOT nie przewiduje się na te cele funduszy. Apeluje do Zarządu Głównego o zajęcie się tą sprawą.

**Kol. Chmielewski** (Szczecin) podkreśla konieczność ożywienia działalności odczytowej w Oddziałach. Uważa, że odczyty te należałoby udostępnić również dla niestowarzyszonych.

**Kol. Balicki** (Warszawa) stwierdza, że jedną z trudności w pracy Stowarzyszenia jest silne zaabsorbowanie inżynierów i techników pracami zawodowymi, a dalej również udział w pracach społecznych. Pomimo to Stowarzyszenie, które zajmuje się zagadnieniami planowania, odbudowy i rozbudowy komunikacji, powinno interesować ogół inżynierów i techników. Napewno jeszcze wielu z nich może więcej czasu poświęcić pracy w naszej organizacji. Co do finansowania badań naukowych, to Ministerstwo Komunikacji poprze tę akcję. W sprawie składki członkowskiej należy stwierdzić, że dotychczas Stowarzyszenie było w stadium organizacji i dlatego składka 30 zł na miesiąc była raczej symboliczna. Obecnie Stowarzyszenie ożywia swą działalność i podniesienie składki do wysokości 100.— zł na miesiąc staje się konieczne, jeżeli chcemy, aby członkowie odnosili pewne korzyści z przynależności do Stowarzyszenia.

**Kol. Przedpełski** (Warszawa) odpowiedział Kol. Chmielewskiemu w sprawie odczytów. Podkreślił, że Sekcja Kolejowa ma wypełniony program odczytów do października b.r. W odpowiedzi Kol. Olędzkiemu zaznacza, że fundusze na badania naukowe znajdują się, trzeba tylko ustalić skalę badań i konkretne projekty.

**Kol. Gajkowiec** (Warszawa) stwierdził, że nie mamy jeszcze większych efektów pracy, gdyż Stowarzyszenie było dotychczas w stanie organizacji. Tworzenie Sekcji w Oddziałach jest korzystne pod tym warunkiem, że Zarząd Oddziału nie poprzestanie tylko na powołaniu Sekcji, ale będzie koordynował ich prace. Istotą Sekcji jest, aby każda dziedzina komunikacji była reprezentowana przez pewną grupę członków w terenie. Poruszył też sprawę wymiany prelegentów i organizowanie wycieczek.

**Kol. Walter** (Warszawa) postawił wniosek, aby przedyskutować w pierw sprawozdanie z działalności Zarządu, zapoznać się z planem pracy i preliminarzem na 1948 r., a dopiero potem dyskutować nad innymi zagadnieniami. Proponuje zalecić Zarządowi Głównemu, aby Zarządy Oddziałów przesyłały swe sprawozdania do pozostałych Oddziałów celem wymiany doświadczeń.

Ponieważ w dyskusji nad sprawozdaniami nikt więcej głosu nie zabierał, Przewodniczący postawił pod głosowanie wniosek o udzielenie absolutorium ustępującemu Zarządowi. Wniosek uchwalono jednogłośnie.

Przewodniczący w imieniu Zjazdu dziękuje ustępującemu Zarządowi za dotychczasową pracę.

**do pkt. 6. Plan pracy na rok 1948** referuje Kol. Balicki (zał. nr 6).



do pkt. 7. i 8. **Preliminarz budżetowy na rok 1948 i sprawa wysokości składki członkowskiej** — referuje Kol. Lewowski (zał. nr 7).

do pkt. 9. **Dyskusja nad planem pracy, preliminarzem i wysokością składki.**

**Kol. Przewirski** (Wrocław) zaproponował, aby w planie pracy została uwzględniona „Wystawa Ziem Odzyskanych“. Oddział wrocławski deklaruje pomoc w zorganizowaniu wycieczki członków na tę wystawę.

**Kol. Trzaskała** (Warszawa) uważa, że chociaż wielu Kolegów jest zaangażowanych politycznie, społecznie, lub zarobkowo, znajdzie się napewno jeszcze wielu członków, którzy mogą poświęcić trochę czasu pracy w Stowarzyszeniu. Występuję z propozycją organizowania konkursów na projekty inżynierskie z dziedziny komunikacji.

**Kol. Janiszewski** (Szczecin) proponuje wymianę referatów, lepiej nawet prelegentów między Oddziałami. Wszystkie Oddziały winny być zawiadamiane o odczytach. Zagadnienia morskie i węglowe winny znaleźć większe zainteresowanie wśród członków. Proponuje też wymianę wycieczek między Oddziałami. Zwracam uwagę na dużą rolę jaką w pracy Stowarzyszenia winno odgrywać czasopismo techniczne.

**Kol. Wichrzycki** (Gdańsk) wnosi, aby nawiązać kontakty z organizacjami studenckimi przy uczelniach technicznych, celem zainteresowania młodego pokolenia dziedziną komunikacji i zapewnienia sobie w przyszłości kadr fachowych, których brak już odczuwamy.

**Kol. Zubelewicz** (Olsztyn) uważa, że punkt ciężkości leżeć winien w pracach Sekcji. Proponuję, aby wygłaszane referaty w terenie były przesyłane do Zarządu Głównego, drukowane i rozsyłane innym Oddziałom. Za dobre opracowane zagadnienia winny być przyznawane nagrody i premie. W sprawie dopływu sił technicznych z dziedziny komunikacji proponuję wpłynąć odpowiednio głównie na szkolnictwo średnie.

**Kol. Pośpiech** (Poznań) wnosi o uzyskanie zniżek kolejowych, celem udostępnienia członkom — wycieczek urządzanych w ramach Stowarzyszenia.

**Kol. Francos** (Wrocław) podkreśla ważność pracy kolektywnej w dziedzinie techniki. Specjalnie metoda pracy kolektywnej jest praktykowana zagranicą przy rozpracowywaniu i sprawdzaniu laboratoryjnym wynalazków. Proponuje stworzenie w Komisji Naukowej grona fachowców do badania zgłaszanych przez członków wynalazków, oraz wpłynięcia na Urząd Patentowy, aby szybciej rozpatrywał zgłaszane wynalazki. Podają jako przykład badania nad stałą spawalniczą S.T. 52, nad którą od pół roku przeprowadza badania Państwowy Instytut Spawalniczy w Katowicach i osiągnął już poważne wyniki, o tym nie wiedzą nawet wielkie huty, dlatego w tych sprawach Stowarzyszenia winny utrzymywać ze sobą ścisły kontakt.

**Kol. Gadomski** (Kraków) wyraża pogląd, że mała frekwencja na odczytach jest spowodowana złym doborem tematów, które są zabardzo „elitarnie“. Należałoby również opracować tematy z codziennej praktyki o drobnych zagadnieniach, które zainteresowałyby bezpośrednio członków i dawałyby doraźną korzyść w codziennej pracy.

**Kol. Ulatowski** (Poznań) uważa, że droga odczytów, wycieczek i imprez jest drogą pośrednią w pracy Stowarzyszenia. Bardziej bezpośrednią drogą to opracowanie koreferatów i kontrprojektów w stosunku do koncepcji urzędowych.

**Kol. Dąbrowski** (Białystok) zauważa, że przy opracowywaniu planów zagospodarowania przestrzennego nie zawsze biorą udział inżynierowie i technicy komunikacji, to wpływa na jakość opracowywanych zagadnień. Planowanie komunikacji na terenie rejonu winno być pracą kolektywną, w której to pracy winno brać udział i nasze Stowarzyszenie.

**Kol. Wróbel** (Łódź) prosi o ułatwienie członkom składania egzaminów w związku z ustawą o tytule inżyniera ew. o zorganizowanie kursów uzupełniających. Co do składki członkowskiej to prosi o uwzględnienie w ramach 100 — zł. na miesiąc prenumeraty pisma fachowego.

**Kol. Kajetanowicz** (Kraków) jest przeciwny powiększeniu składki do 100 — zł. na miesiąc ze względu na duże obciążenie innymi jeszcze składkami, co może spowodować odpływ członków. Proponuję składkę 50 — zł. na miesiąc.

**Kol. Riedel** (Gdańsk) proponuje zająć się tymi kolegami, którzy wprawdzie pracują na stanowiskach techników, ale nie mają odpowiedniego przygotowania technicznego, przez stworzenie w okresie zimowym trzy do cztero miesięcznych kursów doształcających.

**Kol. Mackiewicz** (Poznań) podkreślił brak sił technicznych a w związku z tym niemożność należytego opracowania projektów i prac technicznych co powoduje duże straty; np. nieopracowanie specyfikacji drzewa, powoduje dodatkowe zużycie materiału, środków transportowych i t.p.

**Kol. Ziental** (Lublin) jest zdania, że za dużo egzemplarzy „Przeglądu Komunikacyjnego“ rozsyłanych jest służbowo i tym się tłumaczy mała ilość prenumeratów. Brak dotychczas w nowej ustawie o tytule inżyniera dokładnego określenia specjalności i praktyk dla techników kolejowych.

**Kol. Młodecki** (Warszawa) zamyka dyskusję i reasumując podaje wnioski przedstawione jako dezyderaty dla przyszłego Zarządu.

Następuje jeszcze dyskusja w sprawie składki członkowskiej, w której zabierają głos;

**Kol. Laskowski** (Poznań) który jest przeciwny podwyżce i obawia się odpływu członków, oraz

**Kol. Dąbrowski** (Białystok), który jest za zwiększeniem składki jeżeli chcemy by Stowarzyszenie się rozwijało.

Głosowanie za przyjęciem składki zł. 100.— na miesiąc zadecydowało ostatecznie w tej sprawie. 60 — głosów było za zwiększeniem, 21 przeciwko, 4 wstrzymujących się.

**Kol. Młodecki** (Warszawa) poddał pod głosowanie plan pracy i preliminarz, które zostały przyjęte przez aklamację.

Następnie wynikła dyskusja, czy składka w wysokości zł. 100.— na miesiąc ma objąć również i prenumeratę pisma fachowego.

**Kol. Gajkiewicz** (Warszawa) jest przeciwny uwzględnianiu pisma w ramach składki, gdyż samo pismo kosztuje około zł. 100.—

**Kol. Kajetanowicz** podaje jako przykład jedną z organizacji technicznych w Krakowie, która potrafiła w ramach składki zł. 30.— dać „Czasopismo Techniczne“.

**Kol. Wróbel** (Łódź) jeżeli pismo będzie w ramach składki zł. 100.— odpadnie trudność w rozsprzedaży pisma, co dotychczas ma miejsce.

**Kol. Walter** (Warszawa) prosi o zakończenie dyskusji i stawia wniosek, aby nowy Zarząd zwrócił się do Ministerstwa Komunikacji o dostarczenie członkom Stowarzyszenia „Przeglądu Komunikacyjnego“ bezpłatnie, co byłoby pewnego rodzaju subsydiowaniem Stowarzyszenia przez M. K., natomiast można by ilość egzemplarzy wysyłanych służbowo zmniejszyć. Wniosek został przyjęty przez aklamację.

do pkt. 10. **Sprawozdanie Komisji Głównej** — Kol. Dziewulski (zał. Nr. 8)

do pkt. 11. **Wybory Władz.**

**Kol. Młodecki** składa przewodnictwo zebrania w ręce Kol. Kajetanowicza, który przeprowadza głosowanie nad proponowanymi kandydaturami.

Na miejsce następujących: Prezesa, 4 członków Zarządu i zastępcy wybrano jednogłośnie zaproponowanych przez Komisję Główną:

Prezes Stowarzyszenia	—	Kol. inż. Zygmunt Balicki.
Członkowie Zarządu	—	„ „ Gajkiewicz Aleksander.
	—	„ „ Walter Stanisław.
	—	„ „ Młodecki Wacław.
	—	„ „ Jagoszewski.
Zastępca członka Zarządu.	—	„ „ Hanna Zambrowska.

**Komisja rewizyjna** Kol. Kol. Dziewulski, Kostrzewski, Wołkanowski, Modliński, Szczawiński, Zastępcy; Kol. Kol. Bizowski, Janiszewski.

**Sąd Koleżeński** Kol. Kol.; Stodolski, Jankowski, Tillingier, Borowski, Przewirski, Zommer, Kmita, Zastępcy; Kol. Kol.; Czapow, Mazurek.



**Delegaci do NOT** Kol. Kol.; Gajkowicz, Kornacki, Szczygielski, Riedel, Mackiewicz, Walter, Witkowski, Lewowski, Skrzekot, Bączkowski, Zambrowska, Młodecki, Zastępcy: Kol. Kol. Blatton, Modliński, Lewitas, Liśkiewicz.

**do pkt. 12. Sprawozdanie Komisji Wnioskowej** referuje Kol. Bizowski (zał. Nr. 9).

**do pkt. 13.** Pierwszą część o charakterze ogólnym została po wprowadzeniu pewnych zmian redakcyjnych przyjęta jednogłośnie.

Druga część zawierająca wnioski poszczególnych Oddziałów wzgl. Kolegów została po krótkiej dyskusji uchwalona z tym, że wnioski 6 i 7 będą dezyderatami Zjazdu, które przekazane zostaną Zarządowi Głównemu.

**do pkt. 14. Wolne wnioski.**

**Kol. Kmita (Kraków)** zaproponował, aby na przyszły rok Zjazd odbył się w Krakowie.

**Kol. Ptaszyński (Wrocław)** zaproponował, aby członkowie Stowarzyszenia ofiarowali bezinteresownie jedną godzinę pracy tygodniowo przez okres jednego roku dla Państwa.

**Kol. Kajetanowicz (Kraków)** w zakończeniu stwierdził wysoki poziom obrad i wyraził radość z wyniku dotychczasowych prac Stowarzyszenia.

**do pkt. 15. Zamknięcie obrad.**

**Kol. Balicki (Warszawa)** na zakończenie Zjazdu w imieniu Zarządu Głównego podziękował delegatom za zaufanie i powtórny wybór.

Wysoki poziom i żywość dyskusji pozwoliły nam ustalić pewne poglądy. W czasie obrad wynikły nowe zagadnienia, które należy uwzględnić w programie pracy.

**Kol. Gajkowicz (Warszawa)** zgłosił wniosek, aby podziękować Prezydium Zjazdu. Wniosek przyjęto przez aklamację.

**Kol. Młodecki** złożył podziękowanie organizatorom Zjazdu, oraz zamknął II-gi Walny Zjazd Delegatów Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej.

Sekretarz (inż. Witold Grabski) Przewodniczący (inż. Wacław Młodecki)

Warszawa, dn. 4 kwietnia 1948 r.

## UCHWAŁY

II Zjazdu Delegatów Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji R. P., odbytego dnia 3 i 4 kwietnia 1948 r. w Warszawie w Domu Techników przy ul. Czackiego 3/5.

### I.

1. Drugi Zjazd Delegatów Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji R.P. stwierdza co następuje:

W wyniku przystąpienia do odbudowy całokształtu polskiego życia gospodarczego w ramach trzyletniego planu odbudowy gospodarczej, — już w pierwszym roku realizacji tego planu, nastąpił silny zryw polskiego życia gospodarczego, stwarzając podstawy do wzrostu stopy życiowej i dobrobytu mas pracujących oraz wzrostu realnych płac robotniczych.

Rok 1947 wykazał realność planu trzyletniego i przekroczenie tego planu w szeregu dziedzinach naszej gospodarki.

Do realizacji planu trzyletniego w bardzo poważnym stopniu przyczynił się świat techniczny, dając ocenę i korekturę trzyletniego planu odbudowy gospodarczej na Kongresie Techników Polskich w Katowicach w 1946 r.

2. Wkład świata technicznego w realizację planu trzyletniego i budowę planu technicznego stał się możliwy dzięki zjednoczeniu w ramach N.O.T. i stworzeniu stowarzyszeń branżowych. Z tego też względu zorganizowany i zjednoczony świat techniczny powinien wziąć udział w pracach nad planowaniem długofalowym, oraz w następnym kongresie w 1949 r.

3. W ramach realizacji planu trzyletniego pracownicy komunikacji i transportu przyczynili się poważnie do osiągnięcia planu trzyletniego, wygrywając „bitwę o trans-

port”. Osiągnięcia w zakresie komunikacji i transportu stały się możliwe dzięki jednolitofrontowemu działaniu robotniczych mas kolejarzy, drogowców, wodniaków, lotników i samochodziarzy oraz inteligencji technicznej. Stwarza to potrzebę dalszego zacieśniania i zjednoczenia ruchu robotniczego oraz organizacyjnego współdziałania stowarzyszeń technicznych ze związkami zawodowymi.

4. Dalszy wzrost osiągnięć polskiej gospodarki oraz podniesienia poziomu technicznego polskiego transportu jest uzależnione od postępu technicznego i poziomu kultury technicznej.

Wyrazem dążenia do postępu technicznego jest plan techniczny, do którego rozpracowania i realizacji w zakresie komunikacji Stowarzyszenie zgłasza czynny udział.

Wzrost kultury i wiedzy technicznej oraz ich umasowanie jest możliwe w ustroju ludowej demokracji jako w ustroju doskonalszym od ustrojów kapitalistycznych i demoliberalnych. Dlatego też II Zjazd Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji całkowicie popiera politykę Rządu i Partii Robotniczych w walce o utrwalenie pokoju, postępowanie i demokrację przeciwko podżegaczom wojennym i imperializmowi, stojąc na gruncie współpracy ze Związkiem Radzieckim i krajami ludowej demokracji.

5. Na postępowanie w dziedzinie dalszego usprawnienia i postępu komunikacji wydatnie wpływa oddolny ruch współzawodnictwa pracy. Zjazd stwierdza konieczność współpracy Stowarzyszenia na odcinku współzawodnictwa przez ścisłe współdziałanie ze związkami zawodowymi i wspomaganie ruchu współzawodnictwa przez wiedzę techniczną i organizację naukową.

### II.

1. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji posiada bardzo poważne rezultaty w zakresie podnoszenia wiedzy technicznej wśród członków przez organizowanie działalności naukowo-technicznej, drogą odczytów i współpracy z czasopismami technicznymi.

Prace te powinny być kontynuowane w dalszym ciągu i rozszerzone przez stały kontakt z uczelniami i instytucjami badawczymi, przez poradnictwo techniczne i udział członków Stowarzyszenia w pracach P.K.N.

2. Czasopisma: „Przegląd Komunikacyjny“, „Gospodarka Wodna“, „Drogownictwo“ i „Motoryzacja“ powinny się stać czasopismami Stowarzyszenia, przy czym Stowarzyszenie powinno w tym zakresie być w kontakcie z Radą Czasopism Technicznych przy NOT.

Stowarzyszenie powinno się stać współwydawcą tych czasopism i powinno dbać o stałe podnoszenie ich poziomu.

3. Dotychczas wydawany przez Stowarzyszenie biuletyn nie spełnia swego podstawowego zadania, dublując pracę wymienionych wyżej czasopism branżowych. Biuletyn ten powinien ulec zasadniczej reformie redakcyjnej w ten sposób, aby zamiast artykułów czysto fachowych przynosił informację o postępie techniki komunikacji, zawierał omówienie planowania gospodarczego i technicznego. Biuletyn powinien się stać elementem działalności organizacyjnej Stowarzyszenia zawierając informacje z życia Stowarzyszenia i jego oddziałów, oraz prac NOT.

3a. Rozszerzyć biuletyn Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji R. P. przez dodanie osobnego działu technicznego kroniki zagranicznej.

4. II Zjazd stwierdza potrzeby intensyfikacji prac organizacyjnych przez doprowadzenie do zorganizowania w Stowarzyszeniu wszystkich inżynierów i techników komunikacji.

Poważną i zasadniczą rolę powinny tu odegrać sekcje fachowe przy Zarządzie Głównym, powinny one koordynować pracę sekcji fachowych w oddziałach, spełniając rolę wydziałów w Zarządzie Głównym i dokonywując wymiany prelegentów, oraz kierując autorów prac i artykułów technicznych do odpowiednich czasopism.



- 5a. Szerzona w ramach administracji kolejowej, zwłaszcza w czasach przedwojennych nadmierna powściągliwość w utrwalaniu zdobyczy techniki doprowadziła do kompletnego uśpienia rozwoju polskiej literatury technicznej.

Celem niedopuszczenia do zahamowania postępu wiedzy zdobywanej zmusną drogą w procesie odbudowy kraju, Zjazd stawia wniosek w sprawie wystąpienia o jak najlepsze pełnomocnictwa w zakresie zbierania i utrwalania danych technicznych dla tych osób, (zwłaszcza spośród personelu służbowego), które w celach naukowych potrzebują swobody ruchu w obrębie obiektów przez siebie odbudowywanych lub konserwowanych.

- 5b. Z uwagi na wielkie zaniedbanie w dziedzinie nauki polskiej i postępu technicznego, jak i nauk ścisłych, spowodowane 6-letnią okupacją niemiecką i powstałe stąd opóźnienie w postępie w stosunku do zagranicy, prosić Ministerstwo Komunikacji o najszybsze zlikwidowanie tego stanu rzeczy, przez:

1. delegowanie wybitnych fachowców z różnych dziedzin komunikacji za granicę, celem zapoznania się ze zdobyczami techniki komunikacyjnej ostatnich lat i udostępnienie tych zdobyczy szerokiemu ogółowi polskiej techniki komunikacyjnej, a przede wszystkim do ZSRR, Czechosłowacji i innych narodów słowiańskich,
  2. zaopatrzenie urzędów podległych Min. Komunikacji w odpowiednie zagraniczne dzieła naukowe,
  3. organizowanie zbiorowych wycieczek naukowych techników komunikacji za granicę.
6. Zjazd delegatów oddziałów Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji upoważnia Zarząd Główny do wystąpienia na terenie Min. Komunikacji o udzielenie Dyrektorowi Kolei prawa wystawiania nie częściej jak raz na miesiąc zbiorowego biletu bezpłatnego dla członków Stowarzyszenia biorących udział w wycieczkach organizowanych przez Stowarzyszenie.
7. Wszelkiego rodzaju projekty, które nie mogą być wykonane przez personel jednostek służbowych, winne być przekazywane oddziałom Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji, a oddział powierzałby wykonanie takiego projektu jednemu lub grupie członków Stowarzyszenia. Powierzenie wykonania projektu mogłoby odbywać się w drodze konkursów.

**Roczne sprawozdanie z działalności Oddziału Poznańskiego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji R.P. za czas od 7. V. 47 r., do 31. III. 48 r.**

Stowarzyszenie pracujące od 16. VII. 1946 r. przez Komitet Organizacyjny, na pierwszym Zgromadzeniu Walnym Oddziału Poznańskiego w dniu 7 maja 1947 r. wyłoniło pierwszy stały Zarząd Oddziału, w składzie:

**I. Prezydium:**

1) Przewodniczący	—	kol. Ulatowski Jarosław	—	P.K.P.
2) I-szy zastępca	—	„ Laskowski	—	U. Woj.
3) II-gi „	—	„ Borowy	—	Dyr. Dróg Wodnych
4) Sekretarz	—	„ Cybulski	—	P.K.P.
5) Zastępca	—	„ Sipiński Edward	—	P.K.P.
6) Skarbnik	—	„ Jarem	—	P.K.P.
7) Zastępca	—	„ Gotajuch Tomasz	—	CBK Tasko
8) Członek Zarządu	—	„ Sledziński Maksymilian	—	Urz. Woj.
9) „ „	—	„ Stefański Stanisław	—	P.Z.D. Szam.
10) „ „	—	„ Wojtera Waclaw	—	P.K.P. Jarocin
1) Zast. Czł. Zarz.	—	„ Pastuszek	—	P.K.P. Gniezno
2) „ „ „	—	„ Wygocki Alfons	—	Dyr. Dróg Wodnych
3) „ „ „	—	„ Kielczewski	—	Urz. Woj.

**II. Komisja Rewizyjna:**

1) Przewodniczący	—	kol. Szczygłowski	—	P.K.P.
2) Członek	—	„ Kasprzycki Julian	—	Urz. Woj.
3) „	—	„ Marcolla Kazimierz	—	H.C.P.
1) Zast.	—	„ Strzałko	—	P.K.P.
2) „	—	„ Mizerski	—	P.K.P.

**III. Sąd Koleżeński:**

1) Przewodniczący	—	kol. Stodolski Mieczysław	—	P.K.P.
2) Członek	—	„ Lambor	—	Dyr. Dróg Wodnych
3) „	—	„ Mackiewicz Karol	—	Urz. Woj.
4) „	—	„ Klocek Eugeniusz	—	P.K.P.
5) „	—	„ Bużkiewicz	—	P.K.P.
1) Zast.	—	„ Tatara	—	CBK Tasko
2) „	—	„ Sipiński Zdzisław	—	P.K.P.

Zebrań odbyto: Walnych 2, w tym jedno nadzwyczajne, oraz 6 zebrań Zarządu i jedno Komisji Rewizyjnej.

Z ważniejszych prac Oddziału Stowarzyszenia wymienić należy:

a) utworzenie z inicjatywy Zarządu po myśli programu ogłoszonego i zakreślonego na Zgromadzeniu Walnym w dniu 7 maja 47 r. Komisji Fachowych w składzie: Kol. Brzostowski (Urz. Woj.), Nasalski (DOKP), Borowy (Dyr. Dróg Wodnych). Celem Komisji było zmontowanie pracy fachowej i naukowej Oddziału przez zorganizowanie cyklu zebrań odczytowo-dyskusyjnych lub t.p. imprez naukowych oraz przez nawiązanie współpracy z Główną Komisją Wydawniczą NOT. Komisja Fachowa rozesała między kolegów odpowiednie ankiety i dwie odezwy w sprawie zgłaszania referatów i prac fachowych do ogłoszenia drukiem. Główne zadanie komisji początkowo nie uwieńczone żadnym wyraźnym efektem podjęła dopiero świeżo zorganizowana w łonie Oddziału Sekcja Dróg Kołowych. Sekcja zawiązana w dniu 12 grudnia 1947 r. przez kolegów drogowców pod przewodnictwem kol. Mackiewicza, Naczelnika Wydziału Komunikacyjnego w Urzędzie Wojewódzkim, w ciągu krótkiego swego istnienia poza jednym zebraniem organizacyjnym i dwoma zebraniem klubowymi zdołała zorganizować i przeprowadzić 10 zebrań referatowo-dyskusyjnych.

Wykaz odbytych zebrań dyskusyjnych w Sekcji Dróg Kołowych jest następujący:

- 1) 9. I. 48 r. Kol. Mackiewicz: „Postęp w gospodarce na drogach samorządowych Woj. Pozn.“ — obecnych 91 osób.
- 2) 16. I. 48 r. Kol. Włodzimierz Laskowski: „Spostrzeżenia z akcji przeciwlodowej w r. 1947 w Woj. Pozn.“ — obecnych 35 osób.
- 3) 30. I. 48 r. Kol. M. Brzostowski: „Montaż pręseł systemu Baileya — obecnych 34 osoby.
- 4) 6. II. 48 r. Kol. J. Kasprzycki: „Klinkier jako kamień sztuczny w budownictwie drogowym“ — obecnych 19 osób.
- 5) 13. II. 48 r. Kol. W. Bulando: „Roboty ziemne przy torfach przy pomocy materiałów wybuchowych“ — obecnych 21 osób.
- 6) 20. II. 48 r. Kol. St. Stefański: „Uwagi na temat układu zbiorowego pracy pracowników drogowych“ — obecnych 13 osób.
- 7) 27. II. 48 r. Kol. A. Fadar: „Fragmenty ciekawych robót przy odbudowie mostu przez Wisłę na autostradzie w Knybawie — obecnych 29 osób.



- 8) 5. III. 48 r. Kol. Z. Samulczyk: „Nowoczesne zadrobienie dróg publicznych“ — obecnych 21 osób.
- 9) 12. III. 48 r. Kol. Bonia: „Budowa nawierzchni z asfaltu lanego na drodze państw. nr 17 w r. 1947 w powiatach szamotulskim i międzychodzkiem“ — obecnych 29 osób.
- 10) 19. III. 48 r. Kol. Al. Sochacki: „Nawierzchnie smołowo-betonowe“ — obecnych 23 osoby.

Zebrania dyskusyjne odbywają się co tygodnia o godz. 18-tej w Poznaniu, przy ul. Marcinkowskiego nr 1. Sekcja, której Zarząd stanowią koledzy: K. Mackiewicz, jako przewodniczący, Cz. Bielenia, H. Kucharski, jako członkowie oraz Kol. W. Pośpiech, jako sekretarz, liczy obecnie 77 członków, z których większość właśnie Sekcja dla Oddziału Stowarzyszenia pozyskała. Z uwagi na dorobek pracy, imponującą się według powyższego wykazu przedstawiającego, Zarząd Oddziału uchwalił Zarządowi Sekcji na Walnym Zgromadzeniu Oddziału Stowarzyszenia złożyć wyrazy szczególnego uznania i podziękowania.

b) Utworzenie Komisji Imprezowej w składzie koledzy: W. Laskowski (Urz. Woj.), Stabrowski (PKP), Orzepowski (Dyr. Dróg Wodnych), jest przejawem pracy Zarządu Oddziału. Komisja miała za zadanie opracowanie kalendarza wycieczek, zabaw towarzyskich itp. imprez, oraz ich przeprowadzenie. Na tym polu praca Oddziału napotyka na znaczne trudności w postaci braku czasu, ze względu na pracę zawodową czy urzędową, na trudności transportowo-organizacyjne i wreszcie także brak funduszy. W każdym razie bez większych trudności i zabiegów udało się przeprowadzić nast. imprezy:

- wycieczka do Warszawy na budowę gmachu Ministerstwa Przemysłu i Handlu zorganizowana wspólnie z Pozn. Oddz. S.A.P.-u przy czym D.O.K.P. stawiła do dyspozycji specjalny wagon.
- wycieczka do Knybawy, Płocka i Włocławka na budowę mostów drogowych.
- wycieczka do kopalni soli w Wapnie. Innych imprez nie urządzano.

c) Utworzona przez Zarząd na podstawie wytycznych programowych z Zgromadzenia Walnego w d. 7. V. 47 r. **Komisja Organizacyjna** w składzie Kol. Kol. Kiełczewski (Urz. Woj.), Sipiński (PKP), Zieliński (PKP) miała na celu współpracować z kol. Sekretarzem w sprawach organizacyjnych szczególnie w kierunku pozyskania nowych członków. Nowych członków dla Stowarzyszenia pozyskano głównie za staraniem Sekcji Dróg Kołowych, oraz przez wykorzystanie odpraw służbowych w D.O.K.P. dla wygłaszania krótkich apeli o wstępowanie w szeregi członków Stowarzyszenia i dla kolportażu deklaracji wstąpienia. Obydwie te drogi przyniosły w rezultacie podniesienie liczby członków z 175 (maj 47) na 235, a licząc z wnioskami w toku załatwienia 251 (marzec 48 r.). Obecnie w stadium montażu znajduje się nawiązanie kontaktu fachowego z robotnikami dla wygłaszania odczytów fachowych, organizowania kursów dla uzupełnienia wykształcenia zawodowego i t. p. W tym celu do Komisji Organizacyjnej dokoptowano Kolegów Pawłowskiego i Mrowickiego z Warsztatów Głównych P.K.P. I-klasy w Poznaniu, oraz Kol. Cieślewicza z Warsztatów Drogowych P.K.P.

d) Pracą o mieszanym charakterze imprezowo-organizacyjno-naukową był niewątpliwie Walny Zjazd Delegatów Stowarzyszenia w Gdańsku w lipcu 1947 r. W zjeździe, który obfitował w momenty naukowe, jak dwa odczyty naukowe, w momenty organizacyjne, jak sprawozdanie z działalności Zarządu Głównego, wybory władz Stowarzyszenia, zmiany statutowe i t. p., oraz w momenty czysto imprezowe o charakterze także towarzyskim, jak szczegółowe zwiedzanie urządzeń wodnych Portu Gdańskiego, wzięli udział Koledzy Szczygłowski, Klocek i Rejek w charakterze delegatów Zgromadzenia Walnego Oddziału i Koledzy Laskowski i Ulatowski, jako przedstawiciele Zarządu Oddziału.

e) Również pracą o charakterze niewątpliwie naukowym było Zebranie Walne w dniu 27. XI. 47 r. m. inn. dla przedyskutowania projektu regulaminu egzaminów dla prak-

tyków w związku z ustawą o stopniu inżyniera. Oddział uchwalił wówczas złożenie odpowiednich wniosków.

f) Siedmiu członków Stowarzyszenia jest wykładowcami w Szkole Inżynierskiej w Poznaniu.

g) Członkowie biorą również liczny udział w charakterze wykładowców w kursach dla dróżników, torowych, zaawansowanych odcinków drogowych i dla mierników D.O.K.P., oraz w kursach dla dróżników w każdym powiecie i dla drogomistrzów w Wydziale Komunikacyjnym Urz. Woj.

Dwóch członków jest wykładowcami na kursach dokształcenia zawodowego organizowanych przez „Czytelnika“ wspólnie z Izłą Rzemieślniczą.

h) W pracach organizacyjnych Oddziału NOT bierze udział jeden z członków Stowarzyszenia (Kol. Ulatowski) — otrzymał on mandat zorganizowania Oddziału wspólnie z jednym z Kol. SEP-u.

W pierwszym stałym Zarządzie Oddziału Pozn. NOT zasiada jeden członek, w Komisji Rewizyjnej, jeszcze jeden członek Oddz. S.I.T. Kom.

Oddział przystępuje do organizowania Sekcji Kolejowej.

Reasumując całokształt pracy Oddziału, a w szczególności Zarządu stwierdzić należy, że postępując w myśl wytycznych programowych i samego programu pracy nakreślonego na Zgromadzeniu Walnym w dniu 7. V. 47 r. Zarząd rozwinął na tyle szeroką działalność na ile pozwalały mu warunki i wszystkie zamierzone i ogłoszone prace wykonał.

Z wniosków uchwalonych na Zgromadzeniu Walnym w dniu 7. V. 47 r. wykonano pośrednio uchwałę o współpracy z terenowymi Radami Narodowymi w ten sposób, że aczkolwiek na apel Zarządu żaden członek się nie zgłosił, jednak wiadomym jest Zarządowi, że udział zwłaszcza Kolegów z Powiatowych Zarządów Drogowych, oraz z jednostek liniowych P.K.P. w pracach Rad Narodowych jest znaczny.

Również odnośnie drugiej uchwały Zgromadzenia Walnego t. j. współpracy z Związkami Zawodowymi stwierdzić należy, że udział Kolegów z S.I.T.Kom. w Zarządach Kół ZZK oraz ZZPP a nawet w Centralnych Zarządach poszczególnych sekcji, jak np. Drogowej jest liczny i bardzo wydajny, czego m. inn. dowodem jest opracowanie przez członków przyjętej przez ZZK i wprowadzonej w życie premii drogowej w P.K.P.

Skład Zarządu wyszczególniony na str. 1 został odpowiednią uchwałą Zgromadzenia Walnego w dniu 24. III. 48 r. zatwierdzony na dalszy rok.

Odnośnie szczegółów dalszych prac organizacyjnych składają odrębne sprawozdania Koledzy Sekretarz i Skarbnik.

Za Zarząd Oddziału:

Sekretarz	Przewodniczący
(Cybulski)	(inż. Ulatowski)

Poznań, dn. 22. III. 1948 r.

### Sprawozdanie

z działalności Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji R.P. w Lublinie od dn. 1. VI. 47 r. — 14. III. 48 r.

Wybrane na Walnym Zgromadzeniu w dniu 1. VI. 47 r. władze Zarządu Oddziału ukonstytuowały się na zebraniu w dn. 7. VI. 47 r. w sposób następujący:

Przewodniczący	—	Kol. inż. Mazurek Edward
Zastępca	—	„ „ Podkowa Stanisław
„	—	„ „ Bieluga Mikołaj
Sekretarz	—	„ „ Ziental Witold
Zastępca	—	„ „ Koper Edward
Skarbnik	—	„ „ Rzymowski Eugeniusz
Zastępca	—	„ „ Karpowicz Konstanty

Wymieniony Zarząd Oddziału został zatwierdzony na Zjeździe Delegatów w Gdańsku w dniu 12 lipca 1947 r. W dniu 1. VI. 47 r. Oddział Stowarzyszenia w Lublinie li-



czył 128 członków. W dniu 26 czerwca 1947 r. odbyło się drugie posiedzenie Zarządu Oddziału, na którym został opracowany plan pracy na rok 47/48 jak następuje:

1. Powołać do życia Sekcje i Koła Terenowe
2. Zwerbować jak największą ilość członków również z poza pracowników kolei.
3. Nawiązać ścisłą współpracę ze Związkami Zawodowymi na polu oświaty, propagandy, szkolenia fachowego członków i wycieczek fachowych.
4. Założyć bibliotekę z dzieł technicznych, będących własnością członków.
5. Szerzenie poczucia obowiązku pracy w odbudowie kraju zgodnie z trzyletnim planem odbudowy.
6. Przeprowadzić odczyty na tematy fachowe wśród robotników.
7. Urządzić kurs dokształcania się dla techników.
8. Współdziałać z organem Dyrekcji w sprawie dostarczenia wykładowców na kursy dokształcające, organizowane przy D.O.K.P.
9. Urządzać odczyty dla inżynierów i techników, z zakresu nowoczesnych zdobyczy technicznych.
10. Wzmocnić dyscyplinę członków w pracy zawodowej.
11. Otoczyć opieką młodzież na polu naukowym.
12. Zdobyc fundusze dla Stowarzyszenia.

Omawiany plan pracy do dnia 14. III. 48 r. został wykonany jak następuje:

do p. 1. Zostały powołane Sekcje:

- b) Dróg Wodnych w Puławach, oraz Koła Terenowe w Chełmie, Zamościu, Radomiu, Skarżysku i Kielcach.

do p. 2. Ilość członków Oddziału z liczby 128 wzrosła do 222, z tego ubył 10 członków, którzy zostali przeniesieni do innych placówek pracy poza zasięgiem naszego Oddziału, tym samym na dzień 14. III. 48 r. stan członków wynosi 212 Kol.

do p. 3. Ścisła współpraca ze Związkami Zawodowymi dotychczas jeszcze nie została nawiązana poza współpracą z Z.Z.K. Wycieczkę mieliśmy jedną na budowę mostu kolejowego na rz. Wisła pod Sandomierzem. W wycieczce wzięło udział 20 kolegów, którzy szczegółowo zapoznali się z budową mostu korzystając z cennych objaśnień kierownictwa mostu. Po zwiedzeniu mostu i warsztatów przedsiębiorstwa, wycieczka została zaproszona na obiad, urządzony staraniem Rady Zakładowej, co w rozmowach prowadzonych w miłej atmosferze zbliżyło uczestników wycieczki do bezpośrednich wykonawców zatrudnio-

nych przy budowie mostu. Żałujemy bardzo, że zaproszeni koledzy Sekcji Dróg Kołowych udziału nie wzięli.

do p. 4. Członkowie Stowarzyszenia korzystają z biblioteki, które są przy poszczególnych Wydziałach. Biblioteka Wydziału Drogowego posiada 110 tomów dzieł technicznych i roczników pism fachowych. W ciągu roku korzystało z biblioteki 18 członków wypożyczając 58 tomów, po za tym wielu korzystało chwilowo (w okresie 1 dnia). Również korzystano z roczników i dzieł własność Kol. Miedźwieckiego.

do p. 5. Członkowie Zarządu jak też i Koledzy przez dyskusję i wykonanie swego zawodu przy szczupłej obsadzie w dużej mierze przyczyniają się do zrealizowania planu 3-letniego, o czym mogą świadczyć ogromne prace na terenie naszej Dyrekcji w odbudowie mostów, budynków, torów i t.p.

do p. 6. Dotychczas odczyty wśród robotników nie były przeprowadzane.

do p. 7. Oczekujemy programu z NOT w związku z ustawą o stopniu inżyniera.

do p. 8. Poszczególni członkowie w miarę potrzeby są wykorzystywani przez Dyrekcję do szkolenia pracowników.

do p. 9. Nie było, a to z powodu trudności organizacyjnych i braku czasu.

do p. 10. Dyscyplina pracy wśród członków jest dobra.

do p. 11. Kilku Kolegów inżynierów jest wykładowcami w Szkołach Technicznych.

do p. 12. Poza wpływami składek innych funduszy Oddział nie zdobył, ponieważ nie zachodziła potrzeba.

Tak przedstawia się dotychczasowa praca Zarządu Oddziału.

W dalszym ciągu należy rozwijać omawiany plan pracy, ze szczególnym zwróceniem uwagi na prace Kół Terenowych, które dotychczas nie wykazały żadnej inicjatywy.

Należy rozpocząć w szerszej skali organizowanie odczytów, wycieczek, oraz prac nad podniesieniem obowiązkowości poszczególnych członków.

Zarząd odbył 6 zebrań poświęconych sprawom organizacyjnym.

Sekretarz  
(Ziental Witold)

Przewodniczący  
(inż. Mazurek Edward)

Lublin, dn. 14. III. 48 r.

S

## Kronika

### Ruch spółdzielczy wśród pracowników komunikacji na Dolnym Śląsku.

W końcu września 1946 r. powstała we Wrocławiu Spółdzielnia Pracowników Komunikacyjnych i rozpoczęła swą pracę od jednego sklepu z skromnym kapitałem 12.000.— zł.

Pierwszymi organizatorami tej spółdzielni z ramienia Zarządu Okręgowego Z. Z. K. byli ob. Antoni Pierścionek, który

brał równocześnie czynny udział w organizacji ruchu spółdzielczego na całym Dolnym Śląsku oraz ob. Paweł Adamus.

Spółdzielnia zaczęła bardzo szybko się rozwijać i obecnie liczy ponad 3.500 członków i posiada na terenie Wrocławia i jego okolic kilkanaście sklepów branży spożywczej, nabiałowej, masarskiej i tekstylnej oraz warsztat masarski i rozporządza kapitałem udziałowym 500.000.— zł, który wg przewidywań organizatorów wzrośnie w najbliższym czasie dziesięciokrotnie.



# „PRZEGLĄD KOMUNIKACYJNY“

nr 6 (36) — 1948

## СОДЕРЖАНИЕ

- В. Гробицки—Излом рельсов и его причины  
Ф. Кравчински—Американский многоклапанный регулятор  
М. Крейцингер — Возможные размеры заготовки шпал в государственных лесах  
А. Кренглевски — Эскизный проект газификации железнодорожного и автомобильного сообщения в Польше  
А. Кржеменеcki — Предварительные данные о расходе угля на паровозах Ty 246  
И. Новкуньски — Пропускная способность малых отверстий железнодорожного полотна  
Ю. Пташински — Передвижка решетчатого пролетного строения моста на барке  
Б. Цывински — Проблемы железнодорожного хозяйства (продолжение)  
В. Осипов и К. Бернгард — Маршрутизация перевозок на советских железных дорогах  
Т. Тиллингер — Сотрудничество железнодорожного и водного транспорта

---

## SOMMAIRE

- Ruptures de rails et leur causes, par W. Grobicki  
Régulateur américain à plusieurs soupapes, par F. Krawczyński  
Capacité de production des traverses de chemins de fer aux Forêts Nationales, par M. Kreutzinger  
Projet à esquisse de la gazéification de communication et motorisation en Pologne, par A. Kręglewski  
Données préalables sur la consommation du charbon par des locomotives Ty 246, par A. Krzemieniecki  
Capacité d'écoulement de petites ouvertures des ouvrages d'art (ponts et aqueducs) sur les chemins de fer, par J. Nowkuński  
Déplacement d'une travée de pont métallique à treillis sur une barque, par J. Ptaszyński  
Problèmes du régime de chemins de fer (suite), par B. Cywiński  
Englobement des transports aux chemins de fer soviétiques, par W. Osipow et K. Bernhard  
Coopération du transport par chemins de fer et par eau, par T. Tillinger

---

## CONTENTS

- Breakage of rails and its causes, by W. Grobicki  
American multivalve governor, by F. Krawczyński  
Capacity of the State Forests to production of railway sleepers, by M. Kreutzinger  
Scheme design of Poland's gasification for railway traction and motorisation purposes, by A. Kręglewski  
Preliminary data concerning coal consumption on locomotives Ty 246, by A. Krzemieniecki  
Outlet capacity of small bridge and culvert openings on railways, by J. Nowkuński  
Shifting of a steel truss bridge girder on a barque, by J. Ptaszyński  
Railway management problems (continuation), by B. Cywiński  
Traffic junction on soviet railways, by W. Osipow and K. Bernhard  
Cooperation between the railway transit and that on waterways, by T. Tillinger



