

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

Trść nr 8 (20)

Inżynierowie Ministerstwa Komunikacji odznaczeni złotym krzyżem zasługi za przeszło 50-letnią pracę w kolejnictwie

Inż. Henryk Błaszowski — Służba zasobów PKP w perspektywie ubiegłych 3 lat
Inż. Józef Kościuszko — Próbné obciążenie dynamiczne stalowych przęseł mostowych

Inżynierowie Ministerstwa Komunikacji odznaczeni złotym krzyżem zasługi za przeszło 50-letnią pracę w kolejnictwie

Prof. dr inż. ALBERT CZECZOTT

Urodzony w r. 1873 w Petersburgu, ukończył tam Instytut Inżynierów Dróg Komunikacji i w roku 1898 wstąpił do Zarządu Kolei Moskiewsko - Windawsko - Rybińskiej, poświęcając się przede wszystkim studiowaniu konstrukcji parowozów w kraju i zagranicą.

Studia te dały mu możliwość objęcia w r. 1910 stanowiska Głównego Kierownika Biura Konstrukcyjnego Putiłowskiej Fabryki Parowozów. Staje się twórcą całego szeregu nowych typów parowozów, osobowych i towarowych, które odtąd noszą jego nazwisko. Powołany ponownie na kolej Moskiewsko-Windawsko - Rybińską, dokonał tam całkowitej reformy obciążeń i czasów jazdy wszystkich pociągów, nie zaniedbując jednocześnie prac z dziedziny konstrukcji parowozów, jak np. parowozów tandem sprzężonych na parę przegrzaną, 4-cylindrowych z osią wykorbioną i innych.

W r. 1907 inż. A. Czeczott został asystentem katedry parowozów w Instytucie Inżynierów Dróg Komunikacji. Po obronie dysertacji w r. 1912, która mu przyniosła stopień doktora, w roku wybuchu I-szej wojny światowej objął profesurę katedry parowozów w Instytucie Inżynierów Dróg Komunikacji i prowadził wykłady w kilku innych

wyższych uczelniach w Petersburgu, będąc jednocześnie doradcą do spraw budowy taboru na nowych liniach kolejowych.



Prof. dr inż. Albert Czeczott

Po powrocie do kraju w roku 1923 prof. A. Czeczott wstąpił do Ministerstwa Komunikacji i oddał się od razu umiłowanej przezeń pracy konstruowania i badania parowozów. Rekonstrukcja parowozów wąskotorowych typu 0-5-0 dla Górnośląskich kolejek wąskotorowych zwróciła na siebie uwagę sfer technicznych i została opatentowana przez Autora projektu. Po zorganizowaniu referatu doświadczalnego badań parowozów, prof. A. Czeczott stanął na czele tego działu i prowadził go niezmiernie do czasu wybuchu Wojny Światowej. Kieruje nim i obecnie.

Wyprowadzona przez prof. A. Czeczotta własna, oryginalna metoda doświadczalna badania parowozów w stałych warunkach pracy z użyciem parowozów pomocniczych i oporowych, zwróciła na siebie uwagę fachowców zagranicznych i rozślawiła imię Polski i Autora, gdyż znana jest w świecie technicznym pod nazwą metody „Cz” (od pierwszych liter nazwiska Profesora). Niektóre koleje, jak francuskie, rumuńskie przyjęły ją i stosują w całej rozciągłości. Równoległe z doświadczeniami nad nowymi ty-

pami parowozów polskich kolei państwowych, z których utworzył się szereg charakterystyk, tzw. „metryk“ parowozów, prof. A. Czczott doskonalił swą teorię ruchu pociągów, wynikiem czego było wydanie w r. 1934 „Wskazówek dla obliczeń trakcyjnych“.

Od r. 1924 był wykładowcą badań parowozów na Politechnice Warszawskiej, a w 1936 na zaproszenie rządu Irańskiego udał się do Teheranu, jako kierownik budowy kolei Transirańskiej, gdzie spędził 2 lata.

Po przetrwaniu wypadków II-ej wojny Światowej, które pozbawiły go mienia i dachu nad głową, lecz nie odebrały wrodzonej energii i ruchliwości, już w lutym 1945 r. prof. Czczott stanął do pracy w Departamencie Mechanicznym Ministerstwa Komunikacji, aby z niesłychaną energią odbudowywać w inwentarzu i ludziach zdruzgotany przez wroga aparat naukowy.

Obecnie prof. Czczott pracuje nad syntezą swych dawniejszych wyników doświadczalnych w celu osiągnięcia uogólnień, niezbędnych w okresie powojennym do obliczeń trakcyjnych bliżej nieznanym nam typów parowozów, tworzących dzisiejszy inwentarz parowozowy P. K. P.

Autor licznych prac naukowych, tłumaczonych na języki obce, prof. dr inż. A. Czczott stworzył własną szkołę, ma licznych uczniów wśród zespołu trakcyjnego P.K.P., którzy z uznaniem wspominają wysoce koleżeńskie i miłe stosunki, jakie łączyły dzisiejszego Jubilata z podwładnymi i współpracownikami.

Za swą działalność naukową na polu kolejnictwa prof. A. Czczott został odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi.

Inż. TYTUS ŚWIEŚCIAKOWSKI

Urodzony w r. 1871, syn ziemi kaliskiej, ukończył ze złotym medalem gimnazjum klasyczne w Kaliszu. Studia wyższe odbywał w Instytucie Technologicznym w Petersburgu, ukończył je w r. 1896, po czym wstąpił na kolej Mikołajewską do warsztatów parowozowych; przez okres 5 lat pracował w Petersburgu przy budowie wagonów dla kolei Petersburko-Warszawskiej, następnie został powołany jako referent do spraw hamulcowych do Ministerstwa Komunikacji.

Wskutek stanu zdrowia, któremu nie odpowiadał klimat petersburski, przeniósł się w 1904 r. na dalekie południe, na koleje środkowej Azji, gdzie w ciągu lat 10-u zajmował kolejno stanowiska: kierownika działu technicznego Sł. Mechanicznej, kierownika działu parowozowego w Gł. Warsztatach kolejowych w Taszkencie, wreszcie starszego rewizora Sł. Mechanicznej.

Wypadki pierwszej wojny światowej przerzuciły Go na zachód do Zarządu Kolei w Galicji, gdzie został zastępcą, a potem naczelnikiem Sł. Mechanicznej. Po zlikwidowaniu tego Zarządu kierował Sł. Mechaniczną na kolei Kijowo-Woroneskiej.

Do kraju wrócił w r. 1920. Po krótkiej pracy na stanowiskach naczelnika oddziału Mechanicznego w Brześciu i Białymstoku i decernenta warsztatowego w Katowicach — powołany został do Ministerstwa Komunikacji jako st. referent do spraw gospodarki cieplnej.

Praca inż. T. Świeściakowskiego przyczyniła się znakomicie do uporządkowania tej odpowiedzialnej i kosztownej dziedziny gospodarki kolejowej. Przez pewien czas inż. T. Świeściakowskiego kierował działem Budowy i Zakupu taboru, współpracując z konstruktorami nowych typów polskiego taboru, po czym został powołany na stanowisko Dyrektora Departamentu Mechanicznego i Zasobów. Wyczerpu-



Inż. Tytus Świeściakowski

jąca praca kierowania tak olbrzymim kompleksem spraw, rozdzielonych dzisiaj pomiędzy dwa Departamenty, odbiła się ujemnie na zdrowiu inż. T. Świeściakowskiego; z tego powodu musiał w r. 1934 przejść w stan spoczynku, lecz nie utracił kontaktu z Ministerstwem Komunikacji, biorąc udział w różnych komisjach, ankietach itd.

Analityczny umysł inż. T. Świeściakowskiego kierował go stale ku badaniom podstawowych zagadnień trakcyjnych i warsztatowych; wyrazem tego był długi szereg artykułów zamieszczanych przez niego w polskiej prasie technicznej, zwłaszcza w miesięczniku „Inżynier Kolejowy“; dotyczyły one gospodarki cieplnej, kosztów własnych napraw, określenia mierników kolejowych itd.

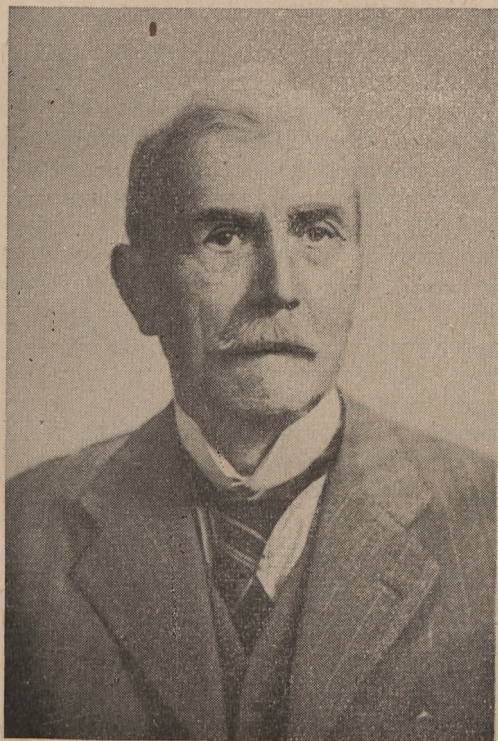
Zatrudniony od kwietnia 1944 r. w Radzie Technicznej, inżynier T. Świeściakowski w dalszym ciągu kontynuuje swą pracę naukową na łamach „Przeglądu Komunikacyjnego“. Ostatnio napisał pożyteczny podręcznik dla techników kolejowych „Gospodarka opałowa na kolejach żelaznych“.

Duży zasób wiedzy ogólnej i technicznej, niezwykła prostota, skromność i łagodność charakteru zjednały Jubilatowi powszechne uznanie wśród wszystkich jego współpracowników.

Prof. inż. ANTONI XIĘŻOPOLSKI

Urodzony w 1861 r. ukończył szkołę realną w Łowiczu, a Instytut Technologiczny w Petersburgu (r. 1887).

Po ukończeniu wyższych studiów pracował na kolei Miłkołajewskiej jako inżynier Śl. Mechanicznej, oddając się z zamiłowaniem badaniom konstrukcji parowozów. Zdolności konstruowania zwróciły nań



Prof. inż. Antoni Xiężopolski

uwagę władz, dzięki czemu został wydelegowany do Ameryki Północnej do zakładów „The Baldwin Locomotive Works“ w celu zaprojektowania tam 2 typów parowozów dla kolei Wschodnio-Chińskiej, do zoru ich budowy i wysłania na miejsce przeznaczenia do Mandżurii.

W r. 1900 inż. A. Xiężopolski opuszcza rosyjskie kolejnictwo, aby stanąć na czele Wytwórni wagonów „Dwigatiel“ w Rewlu, a po 8 latach pracy przechodzi na takie stanowisko do wytwórni „Feniks“ w Rydze, gdzie pod jego kierownictwem po przebudowaniu zakładów budowały się wagony, wyrabiały odlewy stalowe i maszyny rolnicze. Jednocześnie był doradcą przy przebudowie i modernizacji dużej wytwórni parowozów w Charkowie i budowie nowej fabryki maszyn rolniczych.

Inż. Henryk Błaszowski

Służba zasobów PKP w perspektywie ubiegłych 3 lat

To, co przedstawiam poniżej, nie będzie może odpowiadało w zupełności tytułowi. Z przyczyn, które się na składają, wymienię dwie.

Pierwsza — to brak mierników, które by charak-

Pracując w wytwórniach budowy taboru kolejowego, inż. A. Xiężopolski oddawał się jednocześnie pracom naukowym, współpracując z rosyjskimi wybitnymi konstruktorami taboru z prof. Szczukinym i Małachowskim na czele; z tego tytułu powołany został wkrótce do Instytutu Technologicznego w Petersburgu do kierowania pracami studentów przy projektowaniu parowozów. Przez dłuższy czas był członkiem komisji taboru, trakcji i warsztatów rosyjskiego Ministerstwa Komunikacji.

W okresie r. 1917—1922 pracował jako jeden z dyrektorów upaństwowionych Wytwórni Ciężkiego Przemysłu.

Do kraju wrócił w końcu 1922 r. Jako jeden z nielicznych, a wybitnych znawców kolejnictwa otrzymał propozycję zorganizowania w Politechnice Warszawskiej Wydziału Mechanicznego Kolejowego; po zorganizowaniu jego, jako Profesor Politechniki Warszawskiej wykładał tam kursy lokomotyw, wagonów i warsztatów naprawy taboru aż do r. 1936.

Prof. A. Xiężopolski był przez pewien okres członkiem Komisji Likwidacyjnej Ministerstwa Skarbu powojennego mienia kolejowego, następnie członkiem Rady Technicznej Ministerstwa Komunikacji. Od r. 1924 nieprzerwanie trwał na posterunku Doradcy Technicznego Departamentu Mechanicznego i Zasobów. Tu położył duże zasługi przy modernizacji taboru kolejowego i budowie nowych jednostek. Pod jego kierownictwem opracowane zostały najlepsze typy polskich parowozów, jak OKz 32, Ty 37, Pt 31, Pm 36 i inne, jego ręka kierowała pierwszymi poczynaniami na nowym odcinku projektowania taboru i budowy wagonów motorowych.

Właściwością prof. A. Xiężopolskiego było i do dzisiaj jest to, iż nie ogranicza się on do suchego podania teoretycznych wskazówek, jak projektować należy, lecz bierze sam żywy udział w tworzeniu każdej konstrukcji, sprawdza jej wartość doświadczalnie i czujnie przygląda się, jak się ona zachowuje w eksploatacji.

Ilość kilometrów przejechanych na parowozach, nocy źle przespanych w niewygodnych warunkach w wagonach, mimo podeszłego wieku profesora, może zawstydzić niejednego z Jego uczniów, zajmujących dziś czołowe stanowiska w administracji Śl. Mechanicznej.

O niespożytych siłach duchowych — sędziwy Jubilat, jako Członek Rady Komunikacyjnej od r. 1945 i Doradca Departamentu Mechanicznego, dziś również jak i ongiś, obłożony stertami rysunków konstrukcyjnych, cieszy się gdy konstrukcja taboru się uda, a martwi się gdy najmniejszy szczegół z tych lub innych przyczyn zawiedzie w eksploatacji.

Za swe wybitne zasługi w dziedzinie budowy polskiego taboru kolejowego prof. inż. A. Xiężopolski odznaczony został Złotym Krzyżem Zasługi.

teryzowały dostatecznie jasno prace służby zasobów Trudności zdobycia na czas potrzebnego materiału nie są proporcjonalne ani do jego ilości, ani też do jego wartości. Otrzymanie dziesiątków tysięcy ton

szyn, wartości setek milionów złotych, może sprawić znacznie mniej kłopotów, niż zaopatrzenie magazynów w paręset kilogramów rurek wodowskazowych wartości setek tysięcy złotych. Pomijam już to, że kupować należy tyle, ile potrzeba; kupienie ilości zbyt dużej jest tak samo grzechem, jak ilości za małej. Rzucenie więc pewnej ilości liczb, określających kupione w różnych latach ilości materiałów, czy też podających wartość materiałów dostarczonych, nie wiele może dać pojęcia o działalności służby zasobów.

Druga przyczyna — to chęć skorzystania z okazji, aby postarać się naświetlić, na czym polega dzisiejsze powojenne zadanie służby zasobów, jakie są jej obecne warunki pracy i jaka jest jej rola w dzisiejszej planowej gospodarce państwowej.

Obszerność tematu i szczerze z konieczności ramy referatu zmuszają mnie do prośbienia z góry o pobłażliwość w ocenie szkicu, który tutaj przedstawiam.

Warunki pracy służby zasobów P. K. P. w zniszczonej po wojnie Polsce uległy ogromnym zasadniczym i w znacznej mierze trwałym zmianom w stosunku do przedwojennych.

Przed wojną zadanie swoje, polegające na obowiązku posiadania w magazynach materiałów do zaspokojenia wszelkich żądań służb konsumentek, służba zasobów wykonywała posługując się liczną rzeszą dostawców prywatnych. Wszyscy oni ubiegali się o dostawy rządowe, cenili je sobie i dlatego współzawodniczyli w ich uzyskiwaniu. Obowiązujące przepisy o dostawach i robotach (§ 7) oparte były na tym stanie rzeczy: normowały selekcję dostawców, starały się zapewnić jednakowo sprawiedliwe ich traktowanie, uniemożliwiać, a przynajmniej utrudniać nadużycia ze strony dostawców, jak też i pracowników mających styczność z dostawami oraz zabezpieczać Skarb Państwa od grożących mu strat. Kto chciał być dostawcą materiałów dla kolei, ten z góry musiał wyrazić zgodę na przyjęcie warunków dyktowanych przez kolej, a dotyczących formy składania ofert, wadium, ogólnych warunków dostawy, kaucji, odszkodowań umownych, odbiorów i płatności. Dokonywaliśmy wyboru dostawców, oferujących nam materiały w dowolnej ilości, i pilnowaliśmy, aby tępić w tym współzawodnictwie przejawy nieuczciwości, polegającej na obchodzeniu niewygodnych przepisów, podsuwaniu towarów gorszej jakości itp.

Po wojnie sytuacja się odwróciła. Straciliśmy wobec dostawców swoje uprzywilejowane stanowisko. My teraz musieliśmy się ubiegać o możliwość nabycia materiałów, współzawodnicząc w tych staraniach z całą rzeszą innych potrzebujących. Dostawcy stali się monopolistami, obleganymi przez nabywców, gotowych nieraz płacić każdą żadaną cenę i przyjmować wszelkie dyktowane warunki.

Jesień, zima i wiosna roku 1944/45 — to jeszcze trwanie wojny, to konieczność wydobycia materiałów dosłownie za wszelką cenę. Ale i w pierwszych miesiącach powojennych, gdy dla uruchomienia zniszczonych warsztatów pracy potrzebne były maszyny, narzędzia i materiały, każdy samorzutnie i na własną rękę starał się je zdobywać, myśląc o sobie tylko i wydzierając drugiemu co mu było potrzebne. Pośrednictwo wszelkiego rodzaju kwitło, z kosztami

się nie liczone, w transakcjach tych popłacała rzutkość i sprężystość. Przypomnijmy sobie chociażby te wyprawy z poszczególnych Dyrekcyj ludzi, wagonów, pociągów, dla zdobywania materiałów za wzięte ze sobą pieniądze i artykuły żywnościowe.

Stan taki nie mógł oczywiście utrzymać się na czas dłuższy i trzeba było ująć sprawę dostaw materiałów w karby planowości.

Wymaga to centralizacji zapotrzebowań każdej dziedziny państwowej i należytego, dokładnego ich uzasadniania.

Ta rzecz, była dla nas nowością, musieliśmy się jej uczyć. Przed wojną stosowano na P. K. P. centralizację zakupów wielu materiałów, ale celem tego było uzyskanie niższych cen przy zakupie masowym i uzyskania niższych kosztów odbioru. Decydującymi były tu względy handlowe, a organa zakupu centralnego (Ministerstwo czy Centralne Biuro Zakupów) sumowały po prostu zapotrzebowania Dyrekcyj i wyszukiwały najkorzystniejsze źródła zakupu. Za zażądaniem, a więc i zakupienie niepotrzebnie dużej ilości materiału, odpowiedzialna była Dyrekcja żądająca, która musiała się tłumaczyć z uwięzienia niepotrzebnie dużego kapitału. Taką samą odpowiedzialność ponosiła ona za kupienie ilości zbyt małej grożącej niewykonaniem robót, co zresztą nie przedstawiało zbyt wielkiego niebezpieczeństwa, bo każdy niemal materiał można było w prędkim czasie dokuścić, aby zapas uzupełnić.

Po wojnie obecnej względy handlowe musiały zejść na razie na plan ostatni wobec problemów, jakie powstawały przy pytaniu, w jaki sposób podzielić produkcję pewnego materiału, wynoszącą np. 100 ton, pomiędzy kolej, przemysł metalowy, węglowy, chemiczny, rolnictwo, monopole, żeglupę itd., których podsumowane łączne zapotrzebowanie wynosi np. 600 ton? A problemy takie wylaniały się przy żelazie, drewnie, rurach, gwoździach, śrubach, cemen-cie, szkłe, papierze, węglu, smarach, chemikaliach, nafcie, karbidzie i wielu innych materiałach podstawowego znaczenia.

Zająć się tym musiał Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów przy pomocy Centralnego Urzędu Planowania, powstałego w zimie 1945/46 r.

Aby móc rozwiązywać podobne zagadnienia, trzeba znać z jednej strony przewidywane możliwości produkcyjne każdego materiału w pewnym okresie czasu (miesiąc, kwartał, półrocze, rok), a z drugiej strony — dane o ilościach tychże materiałów, niezbędnych dla potrzebujących ich w tym samym okresie. Takie przeciwstawienie przewidywanej produkcji przewidywanym potrzebom nazywane bywa bilansem materiałowym. Chodzi o najbardziej racjonalny rozdział całej produkcji danego okresu czasu pomiędzy ustalonych odbiorców w ilościach, uznanych za niezbędne. Ponieważ Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów, dla którego decyzji wszelkie potrzebne dane tych bilansów materiałowych przygotowuje Centralny Urząd Planowania, nie może oczywiście zajmować się każdym poszczególnym warształem pracy, więc rozpatruje i ustala rozdzielniki materiałowe dla całych zespołów takich miejsc pracy, podległych odpowiedniemu Ministerstwu. KERM zatwierdza więc z jednej strony planowaną na rozpatrywany okres czasu wysokość produkcji każdego materiału deficy-

towego, badając uzasadnienie tej wysokości, a z drugiej strony — rozdział tej produkcji pomiędzy zainteresowane Ministerstwa, od których wymaga uzasadnienia żądań, aby móc zabezpieczyć przede wszystkim wykonanie prac dla Państwa najkonieczniejszych.

Ministerstwo Komunikacji zgłasza w ten sposób zapotrzebowania ogólne, obejmujące potrzeby PKP, dróg kołowych, dróg wodnych, lotnictwa cywilnego, departamentu samochodowego, przedsiębiorstw komunikacyjnych własnych oraz tych, nad którymi sprawuje nadzór techniczny (tramwaje, kolejki elektryczne, autobusy itd.).

Ażeby mieć szanse otrzymania materiału, którego produkcja jest niedostateczna, Ministerstwo musi należycie i dostatecznie przekonywująco uzasadnić, dlaczego taka a nie mniejsza ilość jest konieczna, jakie prace nie zostałyby wykonane, gdyby materiału otrzymało mniej, dlaczego danego materiału nie można zastąpić innym itd. Na konferencjach rozdzielczych, zwoływanych przez CUP, na których wszystkie Ministerstwa uzasadniają swoje potrzeby, traci ten, kto nie potrafi dostatecznie przekonywująco i zrozumiale potrzeb swoich obronić.

Zadanie Ministerstwa Komunikacji w tych warunkach nie było łatwe. Przecież takie materiały, jak wyroby hutnicze, drzewo, szkło itd. potrzebne są niemal dla wszystkich służb P. K. P. i wszystkich innych działów komunikacji. Pytania zaś tych, którzy ustalają rozdzelnik produkcji, są najbardziej rozmaite, np.: dlaczego nie można użyć żelaza grubszego, albo innego gatunku, czy nie można zastąpić części blachy żelaznej blachą cynkową, do czego potrzebna jest cała ilość żelaza taśmowego, i czy nie może być zastąpione blachą cienką, jaka ilość rur bez szwu może być zastąpiona rurami zgrzewanymi, dlaczego pewna ilość mostów ma być żelbetowa a nie żelazna (albo odwrotnie), dlaczego nie można do niektórych dachów użyć dachówki czy papy, na co potrzebna jest walcówka zamiast żelaza prętowego, na co potrzebna jest Drogom Wodnym stal konstrukcyjna stopowa, jaką ilość żelaza uniwersalnego można zastąpić blachą grubą itd. itd. Przy tym zaś trzeba udowadniać, że żądane ilości będą też rzeczywiście w danym okresie przydziałowym zużyte, tzn. że na odnośne roboty przyznane są wystarczające kredyty, albo też przekonywać, dlaczego takie a nie inne żądania co do jakości materiału są niezbędne.

Żaden centralny organ zakupowy P. K. P. przed wojną takich zadań nie miał. Nie wystarczy teraz proste podsumowanie potrzeb, zgłoszonych przez poszczególne jednostki, i zakupienie ogólnych ilości, lecz konieczne jest przeprowadzenie szczegółowej i naprawdę wszechstronnej analizy poszczególnych żądań z uwzględnieniem warunków pracy, w jakich znajduje się przemysł.

Najwyższe organa rozdzielcze, a więc CUP i Komitet Ekonomiczny R. M. nie mogą się oczywiście zajmować każdym oddzielnym wymiarem produkowanego materiału, lecz muszą mieć przed sobą bilans materiałowy, obejmujący pewną całą grupę produkcji w tonach, metrach, kilogramach czy metrach sześciennych. Ponieważ zaś rychło okazało się, że dla przemysłu, posiadającego pewne sztywne zespoły maszyn, nie jest obojętne, czy ma wyprodukować w pewnym okresie czasu 1000 ton blachy dachowej

czy też tę samą ilość blachy kotłowej, albo określoną ilość ton śrub średnicy $\frac{1}{4}$ cala i długości 35 mm, czy też tę samą ilość ton, ale średnicy 2 cale i długości 500 mm, więc trzeba było przejść na zestawianie potrzeb w taki sposób, aby przemysł mógł ocenić swe możliwości wykonania. Wyroby hutnicze, śruby i nity itd. podzielone zostały na dziesiątki grup, odpowiadających zespołom maszyn produkcyjnych. Wtedy zaś dopiero okazywało się np., że hutnictwo nie może wykonać dostatecznej ilości złązek szynowych walcowanych, jeśli równocześnie żąda się od niego wykonania żądanej ilości żelaza kształtowego, wykonywanego na tych samych zespołach walców średnich. Jakość materiału odgrywa tu już nie raz minimalną rolę, bo chodzi jedynie o przepustowość walcowni.

W taki sposób rury cienkie utrudniały wykonanie dostatecznej ilości płomieniówek, bo produkcja proporcjonalna jest tu raczej do metrów bieżących, a nie do tonażu. W innych dziedzinach przemysłu raz chodziło o trudności techniczne, innym razem o przepustowość maszyn, a często o brak surowca. Jeden przemysł jest zresztą zależny od drugiego: śruby i druty potrzebują żelaza prętowego i walcówki, do szkła zbrojonego potrzebna jest siatka druciana, a więc i drut, przemysł elektrotechniczny potrzebuje m. in. wyrobów włókienniczych, gumy, papieru, chemikalii itd.

Zależności te i szczegóły technologiczne musiały służyć zasobów nauczyć się poznawać, rozumieć i umieć nimi operować, aby poddawać wnioski dla rozwiązywania sytuacji pozornie nierozwiązalnych. Obok tego zaś mianownictwo materiałów PKP stawało się coraz mniej przystosowane do potrzeb zakupowych. Trzeba teraz razem zestawiać potrzeby materiałów śrubowych z działów mianownictwa III, IV, VI i XII, wyrobów hutniczych z dz. IV, VI, XII itd., przy czym wiele numerów mianownictwa musi być dzielone na części (np. pewne wymiary grubości tych samych blach, czy śrub), które potem trzeba zestawiać stosownie do żądań państwowych organów rozdzielczych. Ponieważ zaś na każdy okres przydziałowy zgrupowania te są wciąż jeszcze zmieniane i poprawiane, więc niepodobna było odpowiednio do tego zmienić mianownictwa.

Wiele nieporozumień, zbędnych dyskusji i błędnych posunięć wywoływało, a nieraz i obecnie jeszcze wywołuje nierozróżnianie pojęć „przydział“ i „zamówienie“ oraz ich wzajemnej zależności. Komitet Ekonomiczny R. M. zatwierdza rozdział produkcji, tzn. rozdział materiałów, wyprodukowanych w danym okresie czasu. Ponieważ rozdział ten określany jest jedną ogólną liczbą dla całego ministerstwa, którą będziemy dalej nazywali „przydziałem“, więc aby przemysł wiedział, co i dla kogo ma wykonywać, potrzebne są „zamówienia“, wyszczególniające wymiary i gatunki materiału oraz adresy wysyłkowe. Zamówienia takie wydawane są przez szereg jednostek różnych działów komunikacji, ale gdyby nawet suma ich przekraczała określony przez KERM przydział, to przemysłowi nie wolno jest wystąpić w danym okresie czasu materiału więcej, bo postąpiłby wtedy wbrew uchwale KERM. Jak wiemy, niestety przemysł zbyt często dawał nam i daje mniej, niż wynosi przydział. I wówczas pozostaje mu pewna ilość niewykonanych zamówień na okres następny.

Otóż oburzaliśmy się, że tych zaległości przemysł nam nie nadrabia i w nowym okresie przydziałowym wykonywa dla nas najwyższą ilość na ten okres przyznaną. Oburzenie nasze jest słuszne jedynie co do niedostarczenia ilości przydzielonej w danym okresie, natomiast nie możemy od przemysłu wymagać, aby nam zaległość wykonał w okresie następnym, bo na ten nowy okres obowiązuje także zupełnie nowy, zatwierdzony przez KERM rozdział całej nowej produkcji, którego przemysłowi samowolnie nie wolno zmieniać. Wynika z tego, że niewykonany w danym okresie czasu przydział musi przepadać. Zważywszy, że rozdzielniki na nowe okresy ustalane są mniej więcej w połowie okresów bieżących, kiedy jeszcze nie może być znany stopień wykonania bieżących przydziałów, okazuje się, że właściwie wyrównanie niewykonanych przydziałów jednego okresu może się odbyć nie w okresie następnym, ale dopiero w trzecim z kolei. A jeśli tak długie czekanie jest niemożliwe, to trzeba używać sposobów nadzwyczajnych i uzyskiwać dodatkowe uchwały KERM.

Nowością więc, której musieliśmy się nauczyć i dobrze ją zrozumieć, było, że co innego jest „zamówienie“, wysłane do wytwórcy i przez niego przyjęte do wykonania, a co innego jest „przydział“, który w pewnym stopniu można uważać za pozwolenie wykonania przez przemysł zamówionej dostawy w danym okresie czasu. Wytwórcie mogą przyjmować zamówienia, ale kolejność ich wykonania i terminy dostawy określane są dopiero przydziałami.

Wyżej opisana procedura, jej uzasadnienie, wytłumaczenie, jak również ustalenie wchodzących w rachubę pojęć — wszystko to nie było i nie jest opisane w żadnym przepisie. Trzeba było stopniowo tego się uczyć praktycznie, na podstawie doświadczeń. Doświadczenia te bynajmniej nie są zakończone i zarówno my, którzy zamawiamy i czekamy na materiał, jak też i przemysł, produkujący i atakowany przez nas nieustannie o niedostateczne wykonywanie dostaw, poszukujemy wciąż rozwiązań, które by te sprawy możliwie najbardziej automatycznie regulowały.

Nierozwiązanych, a przynajmniej rozwiązanych niedostatecznie jest wiele spraw, z których wymienić można następujące:

Bardzo istotną, a nierozwiązaną dotychczas jest sprawa właściwych partii dostawy i ich terminów. Mieszczą się np. w przydziale na okres półrocza ilość 1200 ton żelaza okrągłego średnicy 20 mm zawiera ilość 600 ton na cele pilnej budowy, a resztę na bieżące uzupełnienie zapasów. Byłoby więc dla nas pożądane, aby dostawa w styczniu wynosiła 700 ton, a potem co miesiąc po 100 ton. Gdyby nawet takie ściśle określenie partii dostawy było wykonalne przy 1500 pozycjach wyrobów hutniczych dla 10 Dyrekcji kolejowych, 3 Zarządów Odbudowy, Dyrekcji Odbudowy Węzła Warszawskiego, 14 Urzędów Wojewódzkich, Dyrekcji Dróg Wodnych, Lotnictwa, Przedsiębiorstw Komunikacyjnych itd., to zachodzi pytanie, czy byłoby to wykonalne dla przemysłu, mającego niedostateczne możliwości produkcyjne. Ażeby wykonać jak największą część żądań wszystkich ministerstw, przemysł musi dążyć do optymalnego wyzyskania swych urządzeń, a ponieważ klientów ma całą masę, więc sumę ich przydziałów, uzgo-

dnioną z programem swojej produkcji, może wprowadzić wykonać, ale nie może w żadnym przypadku, bez obniżenia produkcji, zastosować się do terminów, żądanych przez klientów. To znaczy, że przykładowo wymienione 1200 ton żelaza okrągłego średnicy 20 mm możemy otrzymać albo w całości w styczniu, albo w całości w czerwcu, albo też w każdym innym czasie danego półrocza w całości czy też w innych, nieprzewidzianych partiach. Może się też zdarzyć, że przemysł, nastawiwszy na ten wymiar produkcję w czerwcu, będzie w dalszym ciągu, aby uniknąć przerw na zmianę walców, walcował w lipcu ten sam wymiar na półrocze drugie, czyli na granicy I i II półrocza otrzymamy dostawę w ilości wystarczającej na cały rok, potem zaś, przez wiele miesięcy nie otrzymamy nic.

Wyjście z tej sytuacji jest trudne, bo przemysł, na nasze w tej sprawie interwencje oświadcza, że przy dostawach bardziej proporcjonalnych produkcja jego ogólna zmniejszy się niemal o 30%, na co my zgodzić się ze swej strony nie możemy.

Zauważymy też, że przemysł najprzód przyjmuje na siebie zobowiązanie wykonania w określonym okresie pewnej ilości wyrobów danej grupy np. żelaza fasonowego, a potem dopiero otrzymuje od klientów specyfikację i adresy wysyłkowe, na podstawie których może układać szczegółowe programy produkcji. Jeśli więc rozłożył dostawę np. na 4 huty, to jest nadzieja, że otrzymamy dostawę w przynajmniej czterech partiach. Potrzebna byłaby tu nasza współpraca dla ustalenia kolejności wysyłek. Niestety przy tej ogromnej ilości pozycji (wymiarów, gatunków), wykonywanych przez wiele hut dla wielu odbiorców, sprawa jest niezmiernie skomplikowana i wymagałaby specjalnego aparatu sprawozdawczego na całym terenie Polski. W braku tego musimy poprzestawać na doraźnych interwencjach, dążących do zmian wysyłek, w celu zapobieżenia brakom takich czy innych materiałów w poszczególnych miejscach pracy.

Z naszej strony utrudniają nam tę współpracę z przemysłem dwie rzeczy: brak dostatecznie pewnych danych statystycznych o rozchodach materiałów, i nagle, nieprzewidziane, spóźnione zapotrzebowania.

Co do statystyki, to jest ona konieczna, bo nie jesteśmy zakładem produkującym nowe wytwory, do których łatwo jest obliczyć potrzebne materiały z rysunków konstrukcyjnych, z których wynikają stałe proporcje materiałów, konieczne do wykonania określonej ilości jednostek wytworu. Nie podobna natomiast obliczyć w ten sposób, ile potrzeba poszczególnych materiałów do napraw taboru i utrzymania innych urządzeń kolejowych, i jedynym sposobem określenia tych potrzeb jest oparcie się na statystyce przeciętnego rozchodu, czy to na jednostkę naprawy, czy też na pewien okres czasu. Zauważmy, że statystyka taka dopiero wówczas będzie miarodajna, gdy nie będzie zawierała przypadków zużywania jednych materiałów, czy wymiarów, zamiast innych, brakujących w magazynie. Dzisiaj niestety ilość zużyta pewnego materiału nie daje jeszcze gwarancji, że zużycie tego właśnie materiału było niezbędne.

Co do nagłych, spóźnionych zapotrzebowań, to zachodzi to przeważnie przy robotach inwestycyj-

nych. Ażeby można było rozplanować produkcję na np. II półrocze, CUP musi już 15 marca mieć dane o potrzebach całego Ministerstwa Komunikacji. To znaczy, że Departament Zasobów musi najpóźniej 1 marca otrzymać dane, jakie ilości każdej grupy materiałów są potrzebne dla każdego działu komunikacji. Dla roboty, do której materiały potrzebne będą w II półroczu, nie wystarcza podanie ogólnej ilości np. „żelaza i stali“, ale trzeba określić, ile będzie potrzeba żelaza prętowego z grupy 5, 6 i 7 (tzn. z walców dużych, średnich i małych), ile żelaza fasonowego z każdego rodzaju walców, kształtowego, uniwersalnego, blach poszczególnych grup grubości itd. To samo dotyczy śrub i nitów, wyrobów z metali nieżelaznych itd. Trzeba więc do tego posiadać szczegółowe plany wykonawcze. Ponieważ najczęściej planów takich na tyle miesięcy wstecz jeszcze nie ma, więc w rezultacie potrzebne materiały są zgłaszane po terminie, dodatkowo, a dla możliwości wciśnięcia tych nowych zapotrzebowań pomiędzy dawne, zgłoszone na czas, trzeba cały zatwierdony plan przydziałów rewidować i prosić o przydziały dodatkowe. Nie osiąga to najczęściej żadnego rezultatu, bo wymagałoby przerobienia znacznej części zatwierdzonego już planu państwowego. Jednym słowem powstaje chaos, obracający wniwecz cały, z dużym nakładem pracy opracowany „rozkład jazdy“.

Należy tu jeszcze podkreślić, jak wielkie znaczenie ma sumienność przy zestawianiu zapotrzebowań. Nie wolno zapominać, że przy niewystarczającej produkcji każde nieuzasadnione koniecznością zwiększenie zapotrzebowania stanowi pokrzywdzenie innych potrzebujących tegoż materiału, czy to działów kolejnictwa, czy innych działów komunikacji, czy wreszcie innych dziedzin gospodarki państwowej. Ilość materiału możliwa do podziału jest bowiem stała, i możliwe są jedynie przesunięcia. Żądanie więc ilości nadmiernych, jest szkodnictwem w stosunku do Państwa.

Mając to na względzie, nie należy jednak zapominać, że Komitet Ekonomiczny dzieli tylko produkcję, wykonaną w pewnym okresie, co nie jest równoznaczne z potrzebami na ten sam okres czasu. Weźmy jako przykład w 1945 i 1946 roku z miesiąca na miesiąc produkty naftowe. Produkcja styczniowa nie mogła być przecież wysyłana w pierwszych dniach stycznia, lecz w najlepszym razie w ciągu całego miesiąca. Oznacza to, że dostawy z produkcji styczniowej mogą być zużywane właściwie dopiero w lutym. Czyli przydział na styczeń musi pokrywać zapotrzebowanie na luty, itd. Przy okresach kwartalnych czy półrocznych zachodzi oczywiście podobne przesunięcie o pewien okres czasu. Materiał odebrany 30 czerwca, czyli z produkcji i przydziału na I półrocze, a po tej dacie dopiero załadowany, wysłany, wyladowany i odebrany w magazynie, może być wzięty do użytku nieraz dopiero po paru tygodniach, a więc już w półroczu II. Z tego wynika, że przydział na I półrocze kalendarzowe musi obejmować potrzeby np. od lutego do lipca włącznie. Przy niektórych przydziałach kwartalnych przesunięcie to wynosić może 2 i 3 miesiące, co trzeba zawsze z góry przewidzieć i wyraźnie określać w terminarzach zgłaszania zapotrzebowań, wydawanych przez Ministerstwo Komunikacji.

Najlepiej opracowane i uzasadnione zapotrzebowanie oraz zaplanowany i zatwierdzony rozdział produkcji nie pomoże, jeśli zawiedzie wykonanie, czyli dostawa. Niestety było to regułą w 45, 46 i częściowo 47 roku, a i obecnie zachodzi zbyt często. Zdevastowany przemysł nie mógł pracować jak dobry zegarek, występowały awarie, przerwy w pracy, zmiany planów wobec nadzwyczajnych nieprzewidzianych potrzeb, wreszcie często niemożność zmieszczenia w planach produkcji różnorodnych, a z góry nie podawanych specyfikacji.

Skutki niewykonania przez przemysł przydziałów są nie tylko natychmiastowe, powodujące bieżące zakłócenia w wykonaniu robót kolejowych, ale ponadto wymagają rewizji zapotrzebowań, zgłoszonych już na okres następny. Obliczenie np. 15 marca potrzeb na II półrocze odbywa się przez odjęcie od ilości, potrzebnej do końca roku, ilości posiadanej w remanencie oraz spodziewanej z przydziału na I półrocze. Jeśli teraz przydział na I półrocze zawiedzie, co okazać się może dopiero w lipcu, to ilość żądana na II półrocze będzie za mała. Samowolna wysyłka większej ilości w danym okresie, co zdarza się również niekiedy, powoduje znowu zbędne nagromadzenie się tego materiału w okresie następnym.

Przypomnijmy sobie teraz, że przydziały wyznaczane są na pewne grupy materiałów, i że przemysł odpowiedzialny jest za wykonanie 100% sumy materiałów, objętych daną grupą. Ale grupy takie obejmują od kilku do kilkudziesięciu, a czasem i paruset pozycji, przemysł zaś za dokładne wykonanie całej specyfikacji odpowiedzialności nie bierze. Czy w trakcie wykonywania przez przemysł przydziałów można czuć nad tą proporcjonalnością? Teoretycznie jest to możliwe ale zauważmy, że wyroby hutnicze np. obejmują około 1500 pozycji, że potrzeby zgłaszane są przez 10 Dyrekcyj (nie mówiąc już o Zarządach Odbudowy i innych działach komunikacji) i że dla czuwania nad dostawami w każdej pozycji dla każdej Dyrekcji trzeba mieć podanych pięć liczb: przeciętne przewidywane rozchody miesięczne, ilości potrzebne do końca okresu przydziałowego, remanenty, ilości przydzielone a jeszcze nie dostarczone, i wynikający z tych danych rezultat, tj. ilości brakujące, względnie nadmiary. Oznacza to, że sprawdzenie sytuacji w wyrobach hutniczych dla kolejnictwa wymaga zestawienia $1500 \times 10 \times 5 = 75.000$ liczb. Przy śrubach i nitach ilości te dochodzą do 100.000, które trzeba nie tylko wypisać w zestawieniu, ale które trzeba następnie zanalizować, aby móc dokonać potrzebnych przerzutów materiałów z jednego miejsca w inne, i ustalić w porozumieniu z hutami i wytwórniami odpowiednie zmiany kolejności i terminów dostaw, przeciw czemu oczywiście huty i wytwórnie protestują, bo zmienia im to programy produkcji dla innych odbiorców.

Wszystko to, o czym mówiliśmy dotychczas, dotyczyło materiałów tzw. deficytowych, których rozdział zastrzegł sobie Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów. Są to materiały podstawowe, mające zasadnicze znaczenie zarówno dla odbudowy kraju, jak i eksportu (a więc wymiany towarowej na artykuły w kraju nie wyrabiane). Niemal o każdym z tych

materiałów możnaby napisać całą oddzielną historię. A więc węgiel, którego koleje żądały w ilościach dwukrotnie większych niż przed wojną, co musiało być uznane za marnotrawstwo. Pamiętamy dobrze zimy 45/46 i 46/47 r., kiedy to zapasy przeciętne wystarczały zaledwie na parę dni najwyżej, a w poszczególnych miejscach na parę godzin i parowozy bywały wygaszane. Dalej drzewo, w szczególności podkłady, których domagaliśmy się w ilościach nam potrzebnych i w jakości ściśle według warunków technicznych przedwojennych, a nie byliśmy w możności dokonywać odbiorów małej ich części, wobec zbyt wielu miejsc dostawy, wyznaczanych przez Lasy Państwowe. Pamiętamy tragedię z karbidem, którego nam stale brakowało i dla dostania którego potrzebne były interwencje ministrów. Nie dostawaliśmy sody, ani też dostatecznej ilości szkła okiennego, papy, papieru i wielu, wielu innych materiałów. Niektóre z tych materiałów przestały być reglamentowane (jak szkło okienne), co do innych zdołaliśmy z wielkim wysiłkiem przekonać wyższe władze o ich ważności dla kolei i konieczności przydzielania ich w ilościach, które z początku wzbudzały wątpliwości. Tak np. pierwsze nasze zapotrzebowanie kwartalne na farby olejne w ilości ok. 100 ton przyjęte było jako wyraźnie omyłkowe, i przydzielono nam 7 ton. (Obecnie farby te już są zwolnione od reglamentacji). Nie podobna tu wymieniać nawet pokrótce trzyletniej historii walki o każdy z tych materiałów.

Poza materiałami dzielonymi przez Komitet Ekonomiczny R. M. istnieją inne, których produkcja była i jest jeszcze niewystarczająca, ale których rozdziałem z tych czy innych względów nie zajmuje się KERM, lecz Ministerstwo Przemysłu i Handlu. Są to np. metale nieżelazne i wyroby z nich, wiele artykułów chemicznych, materiały elektrotechniczne itd. Sytuacja była tu i jest jeszcze podobna, a procedura i trudności — analogiczne.

Trzecią wreszcie grupę stanowią materiały pozostałe, a jest ich nie mało, przy czym są to często materiały i artykuły o dużym znaczeniu dla kolei, a mniejszym znacznie dla innych dziedzin gospodarki państwowej. Wymienić tu można latarnie sygnałowe, palniki do lamp naftowych, rurki wodowskazowe, szczeliwo, szkło kolorowe, plombownice, rozjazdy, części hamulcowe, części gazowego oświetlenia wagonów, wiele narzędzi, sprężyn, wyroby gumowe itd. W dziedzinie tych materiałów trzeba było dokonać olbrzymich nieraz wysiłków, aby przekonać, zachęcić, wymusić w przemysle państwowym zainteresowanie się i zajęcie produkcją tych rzeczy. Szło to i idzie wciąż jeszcze niezwykle opornie. Niektóre sprawy rozwiązane zostały przy współpracy przemysłu prywatnego (latarnie, palniki), innymi zajął się wreszcie przemysł państwowy (rozjazdy, szczeliwo, wyroby gumowe), ale są jeszcze wciąż sprawy nierozwiązane, albo też rozwiązane niedostatecznie, jak produkcja szkieł wodowskazowych, szkła sygnałowego czerwonego, części oświetlenia gazowego, tygli grafitowych, kalki olówkowej i maszynowej itd. Czekamy na sprawę zaopatrzenia w te materiały będzie zadowolająco uregulowana.

Nie można tu nie wspomnieć o konieczności ciągłych interwencji naszych w sprawach dostarczania poszczególnym fabrykom, państwowym czy prywat-

nym, surowców i półfabrykatów, potrzebnych im do wykonania naszych zamówień. A więc wytwórnie wyrobów gumowych nie mogły dostać płótna na przekładki do kieszek gumowych; wytwórnia suchych elementów — chemikalii, papieru, mosiądzu, węgla; fabryka drutu nie dostawała walcówki; huta szkła nie ma barwnika czerwonego i boraksu; wytwórnie latarek — blachy, cyny, drutu, szkła czerwonego; wyrób taśmy telegraficznej właściwej szerokości był wstrzymany z braku noży, a te nie mogły być dostarczone z braku odpowiedniej stali narzędziowej. Przykładów takich możnaby przytaczać całymi dziesiątkami, a nieraz bywały to „tasiemce“, przypominające do złudzenia dziecienną bajeczkę o nieszczęśliwej kurce, która dla zdobycia paru kropel wody dla zemdłego kogucika, musiała biegać — odsyłana wciąż dalej i dalej — i prosić, aby lipa dała łyka, żeby dąb mógł dać żołędź, to wówczas wieprz da kiel, a wtedy dopiero morze da wodę dla oczuczenia kogucika.

Aby interwencje o wydostanie zamówionego materiału były skuteczne, muszą być osobiste i ustne. Trzeba pojechać, dowiedzieć się na czym polega i gdzie leży przyczyna opóźnienia dostawy, znaleźć sposób usunięcia przeszkody, uzyskać zapewnienie wykonania dostawy i dopilnować tego wykonania. Dlatego mamy specjalnych delegatów swoich do poszczególnych gałęzi przemysłu, którzy ku zadowoleniu nie tylko naszemu, ale i ku zadowoleniu zwierzchnich władz przemysłowych, uzyskują to, czego nie zdołałyby dokonać pisemne ponaglenia, błagające się pomiędzy Centralami Zbytu, Centralnymi Zarządami, Dyrekcjami Zjednoczeń i Dyrekcjami wytwórni pracującego gorączkowo i w nienormalnych warunkach przemysłu.

Walka o zdobywanie koniecznych ilości materiałów od zdewastowanego i odbudowującego się przemysłu była i jest najważniejszą, ale nie jedyną trudnością służby zasobów. Obok niej od samego początku prowadzona być musiała walka o jakość, ceny i warunki dostawy.

Jest zupełnie zrozumiałe, że przemysł nie był w możności dostarczać materiałów pierwszej jakości, tak samo jak i my nie byliśmy w możności postawić od razu przewozów osób i towarów na wyżynie przedwojennej. Ale nie mogliśmy przyjmować zupełnie bezkrytycznie tego, co przemysł produkował. Wymagania nasze musiały być twarde tam, gdzie tego wymagało bezpieczeństwo ruchu; szyny, obręcze, żelazo mostowe, blachy kotłowe i płomieniówki musiały odpowiadać ustalonym warunkom technicznym. Co do bardzo wielu innych materiałów stawaliśmy za każdym razem przed problemem: czy materiału nie mieć wcale, albo w ilości niedostatecznej, czy też mieć go, chociażby jakości gorszej. Musieliśmy z konieczności bardzo często wybierać to drugie. Lepiej bowiem jest mieć smar gorszy, niż nie mieć go wcale; to samo dotyczy i podkładów, i węży gumowych, i szkła sygnałowego, i płótna, i skóry, i pokostu i wielu, wielu innych materiałów. Musieliśmy rezygnować z jakości, aby tylko prowadzić ruch, choćby z gorszymi wynikami gospodarczymi. W pewnych przypadkach godziliśmy się na określone jasno złagodzenie warunków technicznych (np. podkłady), w innych, bardzo licznych, przyjmowaliśmy z ko-

nieczności to, co nam dawano, zawiadamiając jedynie o zauważonych brakach i domagając się podniesienia jakości na przyszłość. Akcja ta trwa stale i dotyczy węgla, smarów, żarówek, ogniów suchych, przewodów, wyrobów włókienniczych, szczeliw i wielu innych materiałów. Zdajemy sobie sprawę, że chodzi tu nie tylko o lepsze wyniki budżetowe, ale o gospodarkę państwową, bo zużywanie większej niż potrzeba ilości materiałów, jeśli ich jakość jest gorsza i o wpływ tych materiałów na zużycie innych (zależność: obręcze — klocki hamulcowe, smary — stopy łożyskowe, szczeliwo — węgiel, itd).

Jeżeli chodzi o ceny materiałów, to od początku musieliśmy walczyć, aby nie liczone nam cen nadmiernych. Pamiętajmy, że przemysł tak samo, jak i koleje nie miały kapitału obrotowego, i środki pieniężne na produkcję i odbudowę zdobywać sobie musiał sam. Nie mogło być mowy o przyjęciu zamówienia bez zaliczki od 50 do 100%, a wobec braku równowagi cen i trudności porównywania ich z czymkolwiek istniała ogromna dowolność w ich ustalaniu. Przy ogólnym braku materiałów występowała jaskrawo ogromna przewaga tego, który materiał posiadał, nad tym, który materiału potrzebował. Broniliśmy się i bronić się jeszcze nieraz obecnie musimy przed liczeniem nam cen komercyjnych czy wolnorynkowych zamiast urzędowych czy zasadniczych, cen z dnia dostawy zamiast cen z dnia wypłaty zaliczki, zaliczeniem dopłat do cen z najprzeróżniejszych nieznanymi nam tytułów, przed nieudzieleniem należnych rabatów, refakcji itd. Była to praca wyteżona i trwa ona nadal, choć coraz więcej materiałów ma ceny uregulowane urzędowymi cennikami i przypadki walki o cenę są coraz rzadsze.

Wreszcie warunki dostawy. Wszystkie przedwojenne przepisy nasze, dotyczące dostaw i spraw rachunkowych z nimi związanych, nastawione były na maksymalne zabezpieczenie interesów i — jeśli się tak można wyrazić — wygody kolei. Reprezentowaliśmy Państwo, a dostawcy, będący osobami czy instytucjami prywatnymi, musieli się do naszych wymagań stosować. Czynili to na ogół wszyscy, bo dostawy państwowe, jako wielkie i pod względem wypłacalności pewne, były dla nich atrakcyjne. A zresztą podaż była duża, a popyt znacznie mniejszy.

Po wojnie zmieniło się to wszystko. Kontrahentem państwowych kolei stał się prawie wyłącznie państwowy przemysł. Popyt był olbrzymi a podaż znikoma. Dostawy kolejowe przestały być atrakcyjne, zwłaszcza przy wymaganych przez nas wciąż przedwojennych warunkach dostawy. Ponieważ nie mieliśmy innego wyjścia, więc musieliśmy z nich zrezygnować, i dochodziło do tego, że kolej przestała być właściwie zamawiającym i wymagającym wykonania umowy pod dyktowanymi przez siebie rygorami, a stała się przyjmującym obietnicę otrzymania zapłaconego z góry materiału, jakości bliżej nie określonej, po nieznanym cenie i w nieokreślonym terminie.

Można było wówczas wybrać drogę łatwiejszą, mianowicie zerwania z tak zwanymi „metodami dotychczasowymi“, uplastycznienia (jak to wtedy nazywano) kolejowego aparatu zakupowego i „zdobywania“ w sposób rzutki i sprężysty potrzebnych ma-

teriałów. Kolej tę drogę odrzuciła, jako z jednej strony wymagającą kosztów, które z góry nie mogły być określone, a mogły być bardzo duże, z drugiej zaś strony — chcąc iść w pracy drogą może trudniejszą, ale zupełnie prostą i jasną, drogą wywalczenia sobie w planowej gospodarce państwowej należnego kolei stanowiska, bezpośredniej obrony swoich interesów i swego budżetu przed władzami Państwa. Dzisiaj zdaje się nie ulegać wątpliwości, że droga ta była słuszną. Potrzeby kolei są znane i uznawane, zapotrzebowania są uważane za opracowane poważnie i należyście uzasadnione, bezpośredni kontakt z przemysłem zacieśnia się coraz bardziej, współpraca idzie coraz lepiej, znajdujemy coraz większe zrozumienie naszych bolączek, obie strony dążą do harmonijnego współdziałania.

Przemysł rozumie, że tak wielkie przedsiębiorstwo, jakim są PKP, musi mieć pewne swoje jednolite i sztywne sposoby pracy i domagać się ich stosowania. Ale i my ze swej strony musieliśmy też zrozumieć, że wielki przemysł państwowy również ma powody do starania się o ujednoczenie swych warunków sprzedaży, bo różnorodne wymagania licznej rzeszy kupujących jego wyroby ogromnie utrudniają mu pracę. Jeśli nas to jeszcze niekiedy oburza, że państwowy dostawca ośmiela się wysuwać swoje warunki, że w przysyłanych nam swoich drukowanych „ogólnych warunkach sprzedaży“ zamieszcza m. in. taki punkt: „warunki, sprzeczne z naszymi, zamieszczone w udzielanych nam zamówieniach, nie obowiązują nas, nawet gdybyśmy co do tego nie zgłosili zastrzeżeń“ — to nie zapominajmy, że i przed wojną, jeśli chodziło o takiego dostawcę państwowego, jakim były monopole, usuwaliśmy wszelkie nasze przepisy na bok, zamiast naszych zamówień, wypełnialiśmy podsuwane nam do podpisu formularze, płaciliśmy gotówkę z góry, i potem dopiero odbieraliśmy potrzebną nam sól skażoną, czy spirytus. A warto też sobie przypomnieć, że i prywatna firma Solvay nie potwierdziła przed wojną naszych zamówień, i stosowała ceny, obowiązujące u niej w dniu wysyłki, chociażby były niższe od podanych w udzielonym jej zamówieniu.

Na te tematy rozmowy z przemysłem się toczą. Żadna ze stron nie twierdzi, aby miała prawo drugiej stronie swe warunki dyktować. Szukamy rozwiązań, zabezpieczających interesy zarówno kolei, jak i przemysłu.

Nie można już dziś mówić o jakiegokolwiek walce z przemysłem. Wiele spraw wymaga wprawdzie załatwienia jeszcze, a zaopatrzenie kolei w potrzebne jej materiały dalekie jest bardzo od ideału, ale posuwamy się naprzód i możemy dziś już mieć pewność, że idziemy drogą właściwą, zmierzającą do ustalenia co raz większego ładunku na PKP i w całym Państwie.

Szybkość posuwania się po tej drodze może być większa, a więc osiągnięcia pomyślnych rezultatów bliższe, jeżeli wszystkie służby na PKP, które materiały zużywają, będą dobrze rozumiały, na czym polega istota dzisiejszej gospodarki materiałowej i będą się starały więcej jeszcze niż dotychczas pomagać służbie zasobów w wykonywaniu jej trudnych zadań.

Inż. Józef Kościuszko

Próbné obciążenie dynamiczne stalowych przęseł mostowych

Według „Przepisów szczegółowych obliczania i wykonywania stalowych mostów kolejowych“ przy obciążeniu dynamicznym, próbny pociąg przejeżdża po moście z rozmaitym szybkością od 25 km/godz. do największej dopuszczalnej na danym szlaku w chwili próby.

Największa szybkość na liniach pierwszorzędnych wynosi: pociągów osobowych 80—100 km/godz., towarowych 50—60 km/godz.

Przy obciążeniu dynamicznym przęseł o rozpiętości teoretycznej ponad 26 m, pociąg próbny, składający się z dwóch parowozów i wagonów, powinien przejeżdżać most tendrem naprzód. Szybkość jazdy parowozu tendrem naprzód „Przepisy Ruchu“ ograniczają do 50 km/godz.

Z powyższego widać sprzeczność wymienionych na wstępie Przepisów Mostowych z Przepisami Ruchu. Jednak, jak wykazują wyniki obciążeń próbnych przęseł nowowyprowadzonych mostów stalowych, a w szczególności odbudowanych w 1947 i 1948 r. mostów przez rzekę Wisłę wod Dęblinem i Sandomierzem, zwiększenie szybkości pociągów próbnych ponad 50 km/godz. nie jest konieczne, a nawet zbędne.

Próba trzech przęseł dwutorowego mostu o rozpiętości teoretycznej przęseł 88 m, położonego na prostej, dała następujące wyniki:

- ugięcie sprężyste przęseł przy obciążeniu statycznym i dynamicznym przy szybkości jazdy 25 km/godz. wyniosło — 23—24 mm.
- przy szybkościach 50 i 70 km/godz. ugięcie sprężyste zmniejszyło się do 21—23 mm,
- wielkości drgań bocznych przęseł przy szybkości jazdy 25 km/godz. wyniosły 4—5 mm; przy szybkościach 50 i 70 km/godz. drgania miały raczej tendencję do zmniejszania się.

Pomiary były wykonane za pomocą 6-ciu niwelatorów — po dwa na każde przęseło, zaś dla spraw-

zenia zastosowano łaty z przymocowanym ołówkiem.

Analogiczne wyniki dały próbne obciążenia 6-ciu przęseł mostu o rozpiętości teoretycznej przęseł 75 m, położonego na prostej, mianowicie:

- ugięcie sprężyste przęseł przy obciążeniu statycznym i dynamicznym, przy szybkości jazdy 25 km/godz. wyniosło 16—17 mm,
- przy szybkości 60 km/godz. ugięcie zmniejszyło się do 15—16 mm,
- wielkość drgań bocznych przęseł przy szybkości jazdy 25 km/godz. wyniosła 2—3 mm, zaś przy szybkości 60 km/godz. drgania nie zwiększyły się.

Pomiary były wykonane za pomocą 6 niwelatorów i 6 tarcz okrągłych, określających ugięcie z dokładnością 0,1 mm.

W obu przypadkach próby były wykonane pociągami zestawionymi z 2-ch parowozów serii Ty z pełnym ładunkiem węgla i wody i z wagonów ładowniczych. Długość pociągu odpowiadała dwukrotnej długości przęseła.

Zmniejszenie ugięcia sprężystego przy większych szybkościach stwierdzono również przy próbie przęseł innych rozpiętości.

Powyższe wyniki są poniekąd potwierdzeniem spostrzeżeń prof. A. Czeczotta, że oddziaływanie parowozu (i taboru) na tor zwiększa się przy zwiększeniu szybkości biegu pociągu tylko do pewnej granicy, mniejszej od 50 km/godz. Przy dalszym zwiększeniu szybkości, oddziaływanie to zmniejsza się.

Wobec powyższych wyników prób, w przepisach wspomnianych na wstępie należało by wprowadzić następujące zmiany.

„Próbny pociąg przejeżdża po moście z szybkością 25 i 50 km/godz., jeżeli te szybkości są dopuszczalne na danym szlaku w chwili próby“.

Nowe wydawnictwa

Nakładem Wydawnictw Technicznych Ministerstwa Komunikacji w sierpniu 1948 r. została wydana praca Inż. Tytusa Świeściakowskiego pod tytułem „Gospodarka opałowa na kolejach żelaznych“.

Autor tej pracy, korzystając z obszernego materiału zebranego z różnych i licznych źródeł polskiego, rosyjskiego i niemieckiego pochodzenia oraz na podstawie swej osobistej długoletniej praktyki w dziedzinie gospodarki opałowej, daje wyczerpujące dane o procesie palenia, rodzajach paliwa i wyzyskania ciepła otrzymanego przy spalaniu.

Inż. T. Świeściakowski z właściwą mu systematycznością i wnikliwością wyjaśnia na początku swej pracy ogólne prawa i warunki dobrego palenia, przytacza charakterystyki poszczególnych rodzajów paliwa i przebieg spalania w praktycznym jego zastosowaniu.

Autor podaje również sposoby wyzyskania ciepła spalnego paliwa, przemiany ciepła na pracę, praktyczne wska-

zówki zwiększenia wyzyskania ciepła i należytego utrzymania kotła parowozowego.

W końcu Autor przytacza wyniki badań w zakresie gospodarki cieplnej i podaje sposoby zmniejszenia rozchodu opał, drogą wyzyskania ciepła odpadkowego, premiowania za oszczędne zużycie opał i racjonalnego zaopatrywania kolei w paliwo.

Inż. T. Świeściakowski przytacza w swej pracy dużo koniecznych i ciekawych wiadomości o gospodarce opałowej na kolejach żelaznych dla personelu wykonawczego i administracji liniowej oraz w Dyrekcjach kolejowych; byłoby pożądane, aby poznały tę pracę jak najszersze rzesze drużyn parowozowych, pracownicy parowozowni zatrudnieni przy obsłudze kotłów parowozowych w parowozowniach i administracji Sł. Mechanicznej D.O.K.P.

Inż. Hipolit Łaszkiwicz

„PRZEGLĄD KOMUNIKACYJNY“

nr 9 (39) — 1948

СОДЕРЖАНИЕ

- В. Гробицки — О проектировании железнодорожных станций и узлов
И. Косцюшко — Открытие движения на отстроенном железнодорожном мосту через реку Вислу у Сандомержа.
М. Лопушыньски — Финансовые результаты узкоколейных железных дорог (окончание)
В. Врубэль — Ускоренная сборка малых и средних железнодорожных мостов
И. Арлитэвич — Организация перевозки пассажиров в округе Лондона
К. Бернгард — Советская система организации железнодорожного движения
Б. Цывиньски — Проблемы железнодорожного хозяйства (продолжение)
И. Калэнцки — Выставки при режиме планомерного хозяйства
В. Онько — Материальное хозяйство на Польских Государственных Железных Дорогах
Д. Светов — Советский транспорт в 1948 г.
„Наблюдатель“ — Недостатки в руководящем личном составе путей сообщения

SOMMAIRE

- Sur les projets des gares et des noeuds de chemins de fer, par W. Grobicki
Inauguration du trafic sur le pont-rail récemment reconstruit sur la Vistule près de Sandomierz, par J. Kościuszko
Résultats financiers des chemins de fer à voies étroites (suite et fin), par M. Łopuszyński
Assemblage rapide de petits ponts-rails et de ceux de moyenne portée, par W. Wróbel
Organisation du transport de voyageurs dans la région de Londres, par J. Arlitewicz
Organisation soviétique du service de mouvement de trains, par J. Bernhard
Problèmes du régime de chemins de fer (suite), par B. Cywiński
Expositions dans un système du régime méthodique, par J. Kałęcki
Régime de matériaux sur les Chemins de fer de l'Etat Polonais, par W. Ońko
Transport soviétique en 1948, par D. Swietow
Manque de personnel administratif de communications, par „Observateur“.

CONTENTS

- On the railway stations and junctions designs, by W. Grobicki
Traffic inauguration on the recently reconstructed railway bridge on the Vistula river near Sandomierz, by J. Kościuszko
Financial results of the narrow gauge railways (end), by M. Łopuszyński
Quick assembling of small and middle span railway bridges. W. Wróbel
Passenger transport organisation within the London district, by J. Arlitewicz
Organisation of the train movement in U. S. S. R., by K. Bernhard
Railway management problems (continuation), by B. Cywiński
Exhibitions in a planning management system, by J. Kałęcki
Material management on the Polish State Railways, by W. Ońko
Transport of Soviets in 1948, by D. Swietow
Lack of the administrative personnel on the Polish State Railways, by „Observer“.

