

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

### Treść nr 10 (22)

Inż. Zygmunt Szkóp — Uwagi w sprawie przepisów sygnalizacji na PKP wydanych w 1948 r.

Klemens Wądołowski — W trosce o fachowe wykształcenie pracowników służby ruchu

Inż. L. Wołgin — Transport Z.S.R.R w II kwartale 1948 r.

Komunikat Zarządu Sekcji Samochodowej.

Inż. Zygmunt Szkóp

## Uwagi w sprawie przepisów sygnalizacji na PKP wydanych w 1946 r.

Przepisy sygnalizacji nr E 1 obowiązujące od 1. VII. 46 r. różnią się od poprzednio wydanych przed wojną na ogół nieznacznie.

Utrzymano, poza małymi wyjątkami, prawie wszystkie sygnały przedwojenne.

Z wprowadzonych nowych sygnałów zasługują na uwagę: Tarcza ostrzegawcza ruchoma zaopatrzona w strzałę ruchomą białą z czerwoną obwódką.

W położeniu normalnym strzała, ustawiona wzdłuż masztu wskazuje, że semafor sygnalizuje jazdę w kierunku prostym, zaś strzała ustawiona pod kątem 45° do masztu wskazuje, że semafor sygnalizuje w kierunku bocznym.

Inowacja bardzo pożyteczna i zwiększa bezpieczeństwo ruchu pociągów, gdyż maszynista pociągu jadącego z szybkością ponad 100 km/godz. (tylko w tych wypadkach ma zastosowanie) na podstawie strzały na tarczy ostrzegawczej orientuje się, czy semafor sygnalizuje jazdę w kierunku prostym czy też w kierunku bocznym i w zależności od tego może uregulować bieg pociągu.

Tarcza taka nazywa się trzystawną w odróżnieniu od tarcz ostrzegawczych bez strzały dotychczas używanych, które teraz nazywają się dwustawnymi.

Dalszą pożyteczną inowacją jest sygnał zastępczy Sz, umieszczony na maszcie semaforu wjazdowego.

Sygnał ten składa się z trzech świateł, które pozwalają wjechać na stację bez zatrzymania przy semaforze ustawionym na „stój“ bez rozkazu pisemnego oraz bez udziału pracownika służby ruchu, podającego przy semaforze sygnał ręczny „do mnie“ pomimo, iż drużyna pociągowa na ostatniej stacji postoju nie została o tym powiadomiona.

Skasowano sygnały ręczne „naprzód“ i „w tył“ i zastąpiono je sygnałami „do mnie“ i „ode mnie“.

W ten sposób odpada potrzeba zwracania uwagi na komin parowozu.

Wprowadzono nowy kolor żółty, co prawda tylko dla sygnału dziennego drogowego D6 „zwolnij bieg“, zmieniając jego wygląd, gdyż tarczę okrągłą z ukośnym ramieniem zastąpiono tarczą trójkątną obramowaną białym pasem.

Na dobro przepisów należy zaliczyć uproszczenia nomenklatury sygnałów.

Powiększono odległości ustawienia sygnałów „stój“ od miejsc, które ten sygnał osłania, jak również tarcz ostrzegawczych, zwolnij bieg i założenia spłonek.

Jest to podyktowane względami bezpieczeństwa przy zwiększeniu szybkości ponad 100 km/godz.

Nawiasem mówiąc, powiększenie szybkości ponad sto kilometrów na P. K. P. nastąpi nieprędko.

Powiększenie szybkości ponad sto kilometrów to nie tylko sprawa doprowadzenia toru i taboru do stanu należącego, ale w ni mniejszym stopniu zależy od zabezpieczenia ruchu pociągów oraz od doboru i wysokich kwalifikacji personelu wykonawczego.

Jak wiemy pod tym względem są poważne braki.

Wspominając o zaprowadzonych zmianach w przepisach sygnalizacji nr E 1, chcę nieco dłużej zatrzymać się nad samymi przepisami jako takimi.

W sygnalizacji na P. K. P. dotychczas stosowano pięć kolorów, a mianowicie: czerwony, zielony, pomarańczowy, niebieski i biały.

Co prawda kolor biały jako taki nie jest sygnałem. Sygnałem staje się wtedy, gdy jest poruszany w umówiony sposób lub gdy używa się kilka świateł białych, lub w zestawieniu z czerwonym światłem.

Obecnie wprowadzono jeszcze jeden kolor: żółty. Stosuje się przy sygnale D6 „Zwolnij bieg“. Jednakowoż w porze nocnej nie używa się światła żółtego tylko pomarańczowe.

Kolor żółty jest nieodpowiedni do sygnalizacji, gdyż jest widoczny na małą odległość, a poza tym tarcza trójkątna sygnału D6 jest obwiedziona białą obwódką, co na tle śniegu bynajmniej nie podkreśla widoczności sygnału.

Kolor żółty powinien być skasowany i zastąpiony pomarańczowym.

Również powinien być skasowany kolor niebieski. Co prawda używa się go przy jazdach manewrowych, gdzie szybkość jest niewielka oraz do sygnalizowania wagonów zajętych przez ludzi.

W praktyce kolor niebieski jest bardzo mało stosowany, a stacje nie posiadają ani chorągiewek niebieskich ani latarek z niebieskim szkłem.

Kolor niebieski, oznaczający sygnał „stój“ bez szkody dla bezpieczeństwa ruchu, można zastąpić tarczą zaporową (sygnał Z 1).

Sygnał Z 1 „stój“ jest to latarnia z białym okrągłym szkłem i czarną poziomą kresą w położeniu na „wolna droga“, czarna kresa obraca się ukośnie (Z 2 sygnał).

Sygnał Z 1 i Z 2 stosowany jako latarnia duża na maszcie może zastąpić ruchomą tarczę manewrową, zaś sygnał Z 1 w postaci latarni ręcznej zakładanej na wagonie pocztowym, restauracyjnym itd. zastąpi chorągiewkę niebieską lub światło niebieskie.

W praktyce projektowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu pociągów nie spotkałem się z potrzebą stosowania tarcz manewrowych, tylko tarcz zaporowych.

Również nie spotyka się tarczy manewrowej na ziemiach b. zaboru pruskiego lub na Ziemiach Odzyskanych.

W tym celu stosowane są tylko tarcze zaporowe.

Dalsze uproszczenie sygnalizacji powinno objąć sygnały stosowane na pociągach.

Przód każdego pociągu sygnalizuje się w nocy dwoma białymi światłami, niezależnie od tego czy to jest pociąg w pełnym składzie czy też parowóz luzem.

Niezrozumiałe jest, dlaczego koniec parowozu luzem sygnalizuje się jednym czerwonym światłem a nie dwoma jak pociąg.

Przecież na parowozie nie brak miejsca na dodatkową latarnię.

Sygnalizowanie końca parowozu luzem jest tak samo ważne, a może nawet ważniejsze aniżeli przodu parowozu, więc po co to różniczkowanie.

Dwa światła czerwone na końcu parowozu zwiększają bezpieczeństwo ruchu pociągów. Jedno światło może zgasnąć i wtedy może powstać niebezpieczeństwo.

Stosowanie sygnału zastępczego Sz w sposób zawarty w przepisach nr E 1 budzi poważne zastrzeżenia.

Semafor w położeniu „stój“ można przejechać jeśli będzie zapalony sygnał „Sz“ tj. białe światła na maszcie semaforu.

Wątpliwość polega na tym, że nastawniczy mógł nie zgasić światel dotyczących poprzedniego pociągu i tu jest zawarte niebezpieczeństwo dla ruchu.

Z tych powodów sygnału tego w niektórych dyrekcyjach nie używa się.

Sygnał Sz powinien być podawany w sposób migający, ale nie automatyczny tylko w zależności od przekręcenia kontaktu.

Przepis nie mówi, jak należy postępować jeśli na sygnale Sz będzie się palić mniej światel np.: jedno światło.

Poważne zastrzeżenie budzi szosowanie sygnałów na pociągach sygnalizujących pociągi dodatkowe.

Jeśli za pociągiem X ma iść pociąg dodatkowy w tym samym kierunku, to koniec pociągu X sygnalizuje się w ten sposób, że jedna z tarcz końca pociągu jest biała, w nocy białe światło (sygnał Pc6). Gdy pociąg dodatkowy ma przejść po pociągu X w kierunku przeciwnym, to przód pociągu X sygnalizuje się białą tarczą nad kominem parowozu, zaś w porze nocnej dodatkowe (trzecie) białe światło w tym samym miejscu (sygnał Pc7).

Celem tych sygnałów jest zawiadomienie służby drogowej o pociągach dodatkowych.

Sygnały te są bardzo celowe, cóż kiedy zastosowanie ich nastęrczyłoby tyle trudności, że nie tylko nie osiągnęłoby swego celu, lecz mogłoby nawet wprowadzić w błąd zainteresowanych.

Wyobraźmy zastosowanie tych sygnałów na linii jednotorowej.

Jeżeli bezpośrednio za pociągiem X idącym ze stacji A do stacji B idzie pociąg dodatkowy Y to pociąg X należy na st. A zatrzymać dla zamieszczenia sygnału Pc6 oraz na stacji B celem zdjęcia tego sygnału, jeśli pociąg X na tych stacjach nie ma zatrzymania.

Jeśli po dojściu pociągu Y do stacji B, stacja B ma do wysłania pociąg dodatkowy Z do stacji A, to pociąg Y stacja A winna osygnalizować sygnałem Pc7.

W obydwu przypadkach stacje A i B winny czuwać nad tym, czy sygnały należy zdjąć po przybyciu do nich pociągów, czy też w zależności od sytuacji ruchowej można pociągi te nie zdejmując sygnałów przepuścić dalej na następne szlaki.

Dlatego też nie można tymi sygnałami sygnalizować pociągów na całej trasie od stacji początkowej do stacji końcowej nie zdejmując sygnałów, gdyż w zależności od stopnia starszeństwa sygnalizowanego pociągu na poszczególnych stacjach pośrednich sytuacje ruchowe będą się zmieniały.

Z powyższego wynika, co następuje.

1° Sygnały te mają zastosowanie tylko do jednego szlaku.

2° Dla ich zastosowania należy zatrzymywać pociągi.

3° W razie przeoczenia i niezatrzymania pociągu, celem założenia lub zdjęcia sygnału, sygnał ten na następnym szlaku może okazać się nieaktualny i może wprowadzić w błąd zainteresowanych.

4° Dla pilnowania aktualnych tych sygnałów wynikłaby dodatkowa praca dla dyżurnych ruchu, co jest niepożądane.

Nic też dziwnego, że nawet przed wojną, gdy sprawność ruchu była na daleko wyższym poziomie, sygnały sygnalizujące pociągi dodatkowe nie były stosowane z tych właśnie względów.

Wreszcie sprawa wskaźników.

W treści przepisów E1 wyraźnie rozróżnia się terminy sygnały i wskaźniki, to oznacza, że wskaźnik nie jest sygnałem.

Sygnałów „stój“ i „zwolnij bieg“ nie należy zastępować wskaźnikami; tymczasem przepisy E1 nadają charakter sygnału wskaźnikowi W3, który stosuje się przy semaforach grupowych.

Wskaźnik ten powinien być skasowany i zastąpiony tarczą zaporową (sygnały Z1 i Z2).

To samo odnosi się do wskaźników W8a i W8b „Zwolnij bieg“ w postaci trójkątnej latarni z białym szkłem; na szkłe tym napisane są cyfry, dotyczące zmniejszenia szybkości. Stosuje się te wskaźniki zamiast sygnału D6, gdy zmniejszenie szybkości w pewnym miejscu będzie trwało czas dłuższy.

Nie zrozumiałym jest, dlaczego wskaźnik W8 ustawia się na 300 m, zaś sygnał D6 na 500 przed miejscem, przez które trzeba przejeżdżać ze zmniejszoną szybkością, skoro oznaczają to samo i służą temu samemu celowi.

Wskaźniki W8a i W8b powinny być zastąpione sygnałem D6.

Inne wskaźniki powinny mieć wygląd bardziej zrozumiały i przyswajalny.

Np.: Wskaźnik nr 7, trójkątna tablica biała z czarną obwódką, ustawiona przed przejazdami i nakazująca maszyniście dawanie sygnału gwizdkiem „bacność“ — powinna być zastąpiona tarczą owalną z literą „G“.

Nawet laik domyśli się co to oznacza.

Również wskaźnik nr 6 „granica manewrów“ w postaci białej półkolistej tarczy z czarną obwódką należałoby zastąpić literami GM.

Żalować należy, że skasowano sygnały dzwonowe na przejazdach dla sygnalizowania zbliżających się pociągów. Przeszło czterdziestoletnia praktyka cał-

kowiec potwierdziła potrzebę zastosowania dzwónów.

Gdyby autorzy przepisów zastosowali się do uwag zawartych wyżej, to sygnalizacja bardziej by się uprościła, nic nie tracąc na rzecz pogorszenia bezpieczeństwa ruchu pociągów.

Skasowanoby 2 kolory: niebieski i żółty, kilka sygnałów i wskaźników jak również ułatwiłoby się odczytywanie wskaźników na podstawie liter, a nie kształtów wskaźników.

Tym większa będzie zaleta, jeśli rzeczy ważne stworzy się przy pomocy najprostszych środków.

Układając wszelkie przepisy, nie tylko sygnalizacji trzeba pamiętać, że studiować i stosować je będą również ludzie o niższym poziomie inteligencji, którzy w równym stopniu mogą zapobiec nieszczęściu jak i ludzie inteligentni.

Dlatego też wszelkie przepisy powinny być proste, zwięzłe i krótkie i, co najważniejsze, łatwo przyswajalne, tym bardziej, że przepisów i instrukcji na PKP nie jest za mało.

Przed wprowadzeniem nowego sygnału czy wskaźnika, należy się zastanowić, czy nie można tego samego efektu osiągnąć przy pomocy sygnałów i wskaźników dotychczas stosowanych.

Wydane tablice do przepisów sygnalizacji są tylko powiększonymi rysunkami stosowanych sygnałów i wskaźników.

Taki sposób popularyzacji sygnałów uważam za mało pedagogiczny.

Sygnały na tablicach powinny być ujęte w formie perspektywicznej i łącznie, to znaczy semafor z tarczą ostrzegawczą.

Tarcza „stój“ z tarczą ostrzegawczą przenośną, lub bez tarczy ostrzegawczej lecz poprzedzana sponkami wraz z pracownikiem dającym sygnały „stój“ itp.

Klemens Wądołowski

## W trosce o fachowe wykształcenie pracowników służby ruchu

Jedną z większych trosk Polski Powojennej jest troska „o właściwego człowieka na właściwym miejscu“, czyli tróśka, by każdy pracownik posiadał na zajmowanym stanowisku odpowiednie kwalifikacje, przygotowanie fachowe i zdawał sobie sprawę z odpowiedzialności, jaka na nim ciąży. Stąd — reforma szkolnictwa, stąd rozwój całego szeregu szkół zawodowych, kursów itp.

Polskie Koleje Państwowe mogą być obsługiwane tylko i wyłącznie przez pracowników odpowiedzialnych, których fachowość zapewnia bezpieczeństwo ruchu i życia ludzkiego, toteż PKP nie mogą pozostać obojętne wobec powyższego zagadnienia.

A na PKP pozostaje jeszcze bardzo wiele do odrobienia w dziedzinie wykształcenia fachowego, dla osiągnięcia należytego i właściwego PKP poziomu.

Dlatego troska o odpowiedni dobór materiału ludzkiego, o uzyskanie nowych kadr fachowych i odpo-

wiednie podniesienie kwalifikacji pracowników i rezerw pracowniczych powinna w naszym planowaniu zająć naczelną rolę.

Za węgiel i cement otrzymamy z zagranicy parowozy i wagony, otrzymamy sprzęt i inne urządzenia techniczne — człowieka natomiast wychować i wykształcić musimy sami.

Przeżycia wojenne i okupacja nie tylko przerzedziły szeregi wykształconych rutynowanych pracowników, lecz i u pozostałych obniżyły poziom wiedzy fachowej i co najsmutniejsze w pewnym stopniu ich zdemoralizowały.

W czasie okupacji w szeregi pracowników kolejowych dostało się wielu ludzi nie mających nie tylko nic wspólnego z kolejnictwem, ale — traktujących służbę kolejową wyłącznie jako ochronę przed prześladowaniem, łapankami itp.

Warunki ówczesnego bytowania, warunki pracy i ogólne hasło: „pracuj powoli i źle, bo pracujesz dla okupanta“, wytworzyły specjalny typ pracownika, któremu trudno było w pierwszych dniach bytu niepodległościowego otrząsnąć się z naleciałości i przyzwyczajenia okupacji i zająć należytą postawę.

Stan ten jednak ulega poprawie, dzięki znanej ambicji polskiego pracownika kolejowego i jego pięknej, przedwojennej tradycji. Trudności do zwalczenia są jednak jeszcze bardzo duże.

Jako pracownik służby ruchu, przedstawię w niniejszym referacie pokrótce najważniejsze bolączki w tym względzie, wiem jednak, że w innych służbach analogiczne są trudności. W służbie ruchu istnieje:

1) brak przepisów, instrukcji i pomocniczej literatury fachowej;

2) brak niezbędnych pomocy naukowych i wyposażenia sal wykładowych;

3) nieodpowiedni dobór personelu instruktorskiego i niedocenywanie znaczenia pracy instruktorskiej.

Sprawa zaspokojenia odczuwanego wielkiego braku podręczników fachowych jest na dobrej drodze. Podstawowe przepisy ruchowe są już opracowane i w niedługim czasie znajdują się w ręku pracownika. Na podstawie tych przepisów zostaną już w szybkim tempie opracowane instrukcje dla poszczególnych kategorii stanowisk jak: zwrotniczych, nastawniczych, manewrowych itp. Naturalnie są jeszcze do pokonania poważne przeszkody natury technicznej, jak ograniczone możliwości drukarskie, braki materialne itp.; jednak stopniowo program wydawnictwa literatury fachowej zostanie zrealizowany.

Zagadnienie pomocy naukowych i wyposażenia sal wykładowych jest również sprawą, której nie można załatwić szybko.

Niektóre dyrekcje już wiele w tej sprawie zrobiły sposobem gospodarczym. Mamy już sale wykładowe, choć skromnie, lecz odpowiednio wyposażone w inwentarz i najkonieczniejsze pomoce, a Ministerstwo Komunikacji w każdorazowym swoim budżecie przewiduje pewne kwoty na pokrycie braków w tej dziedzinie. Omówiwszy te duże sprawy pobieżnie, chcę się zatrzymać dłużej na ostatnim problemie, tj. na doborze i traktowaniu personelu instruktorskiego.

Mówiliśmy na początku, że odpowiedniego pracownika trzeba wyszkolić i wychować. Zdawałoby się, że wystarczy go przeszkolić, przeegzaminować, dać mu świadectwo złożenia egzaminu i przepisy do ręki, by mógł już zupełnie zadowolająco pełnić swą służbę. Tak jednak nie jest. Wiedza kolejowa jest tak obszerna i skomplikowana, a pracownik w czasie pełnienia swej pracy natrafia na tyle różnych zagadnień z różnych dziedzin życia kolejowego, że nie wystarczy dać mu do ręki świadectwo złożenia egzaminu i podręcznik, lecz trzeba mu stale dawać pomoc i poradę fachową w postaci nauczyciela, jakim jest instruktor ruchu, z którym chociaż raz na miesiąc mógłby się zetknąć i usłyszeć, co jest nowego w dziedzinie jego służby, jak pewne przepisy i zarządzenia należy komentować, jakie błędy popełnia się w służbie, co jest przyczyną wypadków i wydarzeń na kolejach itp.

Stanowisko więc instruktora służby ruchu jest stanowiskiem wielce odpowiedzialnym, lecz niestety

tak, jak i w szkolnictwie ogólnokształcącym niedocenianym zarówno pod względem doboru personelu instruktorskiego, jak i traktowania samej pracy instruktorskiej.

Pracownikowi zdyskwalifikowanemu na stanowisku kontrolera ruchu czy zawiadowcy stacji powierza się obowiązki instruktora służby ruchu bez zastanowienia się nad tym, jakie są jego obowiązki i jakie powinny być jego kwalifikacje.

Przecież instruktor ma pracownika wyszkolić, podnieść jego fachowość, ma go przygotować do egzaminu na dalsze stanowiska awansowe, a co najważniejsze — ma być nauczycielem — wychowawcą młodego pokolenia kolejarzy, tego pokolenia, na które dużo stawiamy nie tylko pod względem służbowym, ale również i społecznym.

Dlatego też nauczycielem-wychowawcą może być tylko pracownik o bardzo wysokich kwalifikacjach fachowych, moralnych i wysokim uświadomieniu obywatelskim, cieszący się zaufaniem władz przełożonych i pracowników.

Oto pokrótce wymagania, jakim odpowiadać powinien instruktor:

1) powinien posiadać duży zasób nie tylko wiadomości teoretycznych, lecz ponadto dłuższą praktykę w służbie ruchu, co najmniej na stanowisku zawiadowcy stacji II-ej lub dyżurnego ruchu I-ej klasy;

2) posiadać znajomość przepisów kolejowych z dziedzin pokrewnych jak administracja, gospodarka personalna, materiałowa, finansowa i służba handlowa. Duży zasób wiadomości ze służby mechanicznej, drogowej i elektrotechnicznej;

3) powinien posiadać nieskazitelną opinię, wysokie poczucie moralności; zrozumienie dzisiejszej rzeczywistości i interesu państwowego; powinno go cechować obowiązkowość, trzeźwość, punktualność i poczucie odpowiedzialności za wyszkolenie powierzonych mu pracowników;

4) powinien posiadać cechy dobrego wykładowcy, a więc: łatwość wymowy i umiejętność przelania swej wiedzy na słuchaczy; umiejętność dostosowania się do poziomu umysłowego słuchaczy i operowania odpowiednią tonacją i akcentowaniem głosu.

Ilość periodycznie i systematycznie szkolonych pracowników wyraża się poważną liczbą 87,000 osób, przy czym na jednego instruktora przypada ponad 500 pracowników. Jest to wielka armia, szkolących się pracowników, której instruktorzy wpajają lub uzupełniają wiedzę fachową, którą utrzymują na odpowiednim poziomie, pomagając jednocześnie jednostkom bardziej ambitnym i zdolnym do wybiecia się i osiągnięcia wyższych stanowisk.

W samej służbie ruchu ponad 50.000 pracowników posiada egzaminy służbowe na zajmowanych stanowiskach, nie licząc kilkudziesięcioletniej rezerwy ruchowej w innych służbach.

Jest to już osiągnięcie nie małe, lecz nie daje ono pełnego obrazu pracy instruktorów, do obowiązków których należą jeszcze:

1) okresowe pouczenia pracowników służby ruchu i innych służb, związanych z ruchem pociągów, lub — stanowiących rezerwę dla służby ruchu;

2) sprawdzanie wiadomości i przeprowadzanie okresowych egzaminów kontrolnych;

3) wykłady z zakresu służby ruchu na kursach, organizowanych przez wszystkie służby;

4) udział w komisjach egzaminacyjnych;

5) pomoc pracownikom, przygotowującym się indywidualnie do egzaminu poza kursami;

6) nadzór nad przestrzeganiem przepisów, instrukcji i zarządzeń, przez pracowników pełniących służbę na linii;

7) organizowanie pogadanek na tematy społeczne z dziedziny wychowania obywatelskiego, walki z alkoholizmem itp.;

8) szkolenie personelu z nowych przepisów i instrukcji.

Niezależnie od tego instruktora obowiązuje osobiste dokształcanie się zawodowo nie tylko przez stu-

diowanie obowiązujących przepisów i instrukcji, lecz także literatury kolejowej, ogólnej i technicznej.

Biorąc pod uwagę nadto specjalne warunki pracy instruktora, który w miesiącu około 25 dni znajduje się poza domem, nieraz w bardzo ciężkich warunkach dojazdowych i aprowizacyjnych, wywnioskujemy słusznie, że ciężka i odpowiedzialna jest praca instruktora.

I z tych względów wydaje się celowym podjęcie przez odpowiednie i miarodajne czynniki tematu zarówno polepszenia obecnej służbowej sytuacji, jak i podniesienia poziomu kadr instruktorów drogą:

1. zrównania ich z pozycją kontrolerów ruchu,
2. przeprowadzenia staranniejszego doboru personelu instruktorskiego.

Inż. L. Wołgin

## Transport Z. S. R. R. w II kwartale 1948 r.

### Koleje

Na magistralach kolejowych ZSRR pracują setki lokomotyw nowej radzieckiej konstrukcji, wybudowanych po wojnie. Fabryki budowy parowozów w Kołomnie i Briańsku budują nowy silny parowóz typu magistralnego serii „L”. Parowóz ten ma ciężar taki sam co i przedwojenny parowóz „SO”, ale moc o 20—30% większa.

Produkcja parowozów w ZSRR wzrasta z roku na rok. Z danych ogłoszonych w planie państwowym ZSRR widzimy, że produkcja parowozów wzrosła w II kwartale 1948 r. w porównaniu z II kwartałem poprzedniego roku o 69%.

Wzrosły wyniki i innej produkcji z zakresu transportu. Walcowanie szyn np. wzrosło o 12%.

W 1948 r. przyjęły udział w przewozach nowe linie kolejowe Bystrowia—Rybaczje w Kirgizji, szereg odcinków nowej Południowo—Syberyjskiej magistrały i inne. W dalszym ciągu odbudowywano drugie tory magistrały, zniszczonych podczas wojny. W szczególności w bieżącym roku magistrale Zagłębia Donieckiego nie tylko osiągną, ale przekroczą przedwojenny poziom swego rozwoju technicznego. Prowadzi się elektryfikację znacznego odcinka kolei Południowo Urajskiej. Rozpoczęto te roboty na wschodniej części kolei Omskiej. Te obydwie odcinki stanowią część linii Nowosybirsk—Omsk—Czelałkiński—Dioma, której długość wynosi 2350 km. W końcu pięcioletniej linia ta będzie na całej długości zelektryfikowana i będzie najdłuższą zelektryfikowaną koleją w świecie.

W przedwojennym dziesięcioleciu w ZSRR elektryfikowano przeciętnie 200 km toru rocznie, zaś w powojennej pięcioletce 1000 km rocznie. W tym samym czasie w St. Zj. Am. Półn. w okresie ostatnich 10 lat elektryfikowano rocznie przeciętnie 80 km, zaś od r. 1943 prace te w ogóle wstrzymano. W Związku Radzieckim tempo budowy o znaczeniu kapitalnym rośnie bez przerwy. W pierwszym półroczu 1948 r. — jak podaje Plan Państwowy ZSRR wielkość kapitalnych robót na kolejach wzrosła w porównaniu z pierwszym półroczem zeszłego roku o 26%.

Dzięki ciągłemu wyposażeniu pod względem technicznym, powiększeniu przelotności linii, udoskonaleniu organizacji ruchu znacznie przyspiesza się obrót taboru. Na kolei Październikowej, na przykład, obrót wagonu jest o pół doby szybszy, niż był przed wojną. W 1948 r. obrót wagonu na kolejach ZSRR wynosić będzie 8,5 dni, podczas gdy w Anglii wynosi on 10 dni; średnia odległość przewozu jest tam siedem razy mniejsza niż w ZSRR.

Najracjonalniejsze wykorzystanie środków technicznych transportu pozwala powiększać systematycznie przewozy towarowe, zaspakajając całkowicie rosnące wciąż potrzeby gospodarki narodowej kraju. Tak więc, w drugim kwartale 1948 r. przewozy towarów na kolejach radzieckich wzrosły w stosunku do drugiego kwartału przeszłego roku o 14%. Średniodzienny naładunek węgla wzrósł o 6%, koksu o 12%, ropy naftowej o 11%, rudy o 18%, ciemnego metalu — o 12%, drewna o 28%, cementu — o 18%.

Szczególnie wzrosły przewozy żywności: zboża — o 69%, mąki o 88%. Stanowi to wyraz znacznego wzrostu spożycia wewnętrznego, wywołanego zniesieniem w grudniu ubiegłego roku kartkowego systemu zaopatrzenia, wzrostem siły nabywczej rubla radzieckiego i ogólnym wzrostem dobrobytu narodu radzieckiego.

### Drogi wodne

W roku bieżącym radziecka flota rzeczna otrzymuje dużo nowych jednostek pływających różnego typu. Jak podaje Plan Państwowy ZSRR, ministerstwo budowy maszyn dla transportu powiększyło w drugim kwartale 1948 r. zbyt w porównaniu z odpowiednim okresem ub. roku o 12%. Stocznie Ministerstwa w pierwszym półroczu przekroczyły plan produkcji.

Wiele stoczni wypuszcza statki udoskonalonej powojennej konstrukcji. W warsztatach kijowskich „Leninskaja Kuznica” np. zaprojektowano holownik, który swym wyposażeniem i oszczędnością przewyższa znacznie holowniki przedwojennej budowy. O-

becnie rozpoczęto masową produkcję nowych statków na zasadach systemu taśmowego. W 1948 r. stocznia da żegludze na Dnieprze dwa razy tyle holowników, co w roku ubiegłym.

Stocznia w Grochowcu, budująca duże barki-tankowce na benzynę, w takim stopniu przekroczyła plan, że w lipcu buduje już statki na poczet programu wrzesniowego. W stoczni Czerwonej Armii w Stalingradzie, która również przekroczyła plan pierwszego półrocza, buduje się obecnie ponad dziesięć silnych holowników i około dwudziestu barek do przewozu suchych ładunków o tonażu ponad 3000 t. W stoczni Mordowiszczyńskiej kończy się budowa największej rzecznej barki — tankowca o pojemności 6000 t. Mołotowska stocznia daje bez przerwy silne holowniki żeglugom na Kamie i Dźwinie Półn.

Wszystkie stocznie stosują szeroko metodę przyspieszonej produkcji. W stoczni „Krasnoje Sormowo“ na przykład, czas budowy statków skrócono trzykrotnie.

Dzięki znacznemu powiększeniu taboru pływającego i przyspieszenia ich obrotu, wzrasta ciągle obrót towarowy radzieckiej żeglugi rzecznej. W drugim kwartale 1948 r., jak to widzimy z komunikatu Planu Państwowego ZSRR, obrót towarowy transportu rzecznoego wzrósł w porównaniu z obrotem drugiego kwartału ubiegłego roku o 27%.

Trzeci kwartał, który jest okresem masowych przewozów zboża, zaczął się na radzieckim transporcie rzecznoym pod znakiem nowego wzrostu obrotu towarowego. Na Dnieprze i Wołdze rozpoczęto masowe przewozy zboża znacznie wcześniej niż w zeszłym roku. Żegluga dorzecza Dniepru, na przykład, w pierwszej połowie lipca przewiozła więcej zboża niż w pierwszej połowie lipca ubiegłego roku.

Na wszystkich rzekach wzmocniono znacznie mechaniczne operacje ładunkowe. W Kijowie, Chersonie, Nikołajewie i w innych portach w dodatku do istniejących urządzeń mechanicznych oddano do eksploatacji silne pływające podnośniki zbożowe, których sprawność osiąga 100 t. na godzinę.

W żegludze morskiej ZSRR w drugim kwartale również trwał wzrost przewozów. W porównaniu z drugim kwartałem zeszłego roku przewozy towarowe transportu morskiego wzrosły o 12%.

### Transport samochodowy.

W szybkim tempie rosą w ZSRR przewozy samochodowe. W stosunku do liczby samochodów ciężarowych ZSRR już w 1939 r. zajął pierwsze miejsce w Europie i drugie w świecie.

Znacznie wzrosły przewozy samochodowe towarów. Sprzyja temu rozpoczęta po wojnie produkcja maszyn o dużej ładowności.

W czasie obecnym ponad dwieście miast ZSRR uruchomiło przewozy autobusowe. W wielu miastach kursują trolleybusy. W Moskwie na przykład liczy się 220 km linii trolleybusowych, a z końcem pięcioletki będzie ich 460 km. Obecnie moskiewskie trolleybusy przewożą ponad 900.000 osób na dobę, o 150.000 więcej niż przed rokiem. Na liniach autobusowych wielu miast — w Moskwie, Leningradzie, Kijowie, Rydze, Frunze i innych — pokazały się nowe radzieckie komfortowe elektrobusey dużej pojemności. Przemysł radziecki bez przerwy uzupełnia tabor krajowy samochodami ciężarowymi i osobowymi, autobusami, elektrobusemami i trolleybusami.

W drugim kwartale 1948 r., jak świadczy komunikat Planu Państwowego ZSRR, produkcja samochodów osobowych wzrosła w porównaniu z drugim kwartałem ubiegłego roku o 133%, ciężarowych samochodów — o 41%, autobusów o 53% i trolleybusów — o 36%.

Szczególnie wzrosła produkcja samochodów osobowych. Wielką popularnością wśród sfer pracujących ZSRR cieszy się małolitrażowy samochód osobowy marki „Mosowicz“; robotnicy, uczestnicy kołchozów i pracownicy umysłowi chętnie nabywają je na własność osobistą.

## Komunikat Zarządu Sekcji Samochodowej S. I. T. K.

W ramach Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji R.P. pracuje między innymi Sekcja Samochodowa, która została zorganizowana na podstawie uchwały Zarządu Głównego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji R.P. powziętej na posiedzeniu w dniu 5. IX. 1947 r.

Na zebraniu organizacyjnym odbytym w dniu 6. III. 1948 r. ukonstytuowały się władze Sekcji Samochodowej.

Prezesem Sekcji został Dyrektor Departamentu Samochodowego Ministerstwa Komunikacji kol. L. Błatton, członkami zaś Zarządu Sekcji

- |                  |                        |
|------------------|------------------------|
| kol. inż. Szalek | — sprawy organizacyjne |
| „ „ Toruńczyk    | — programowe           |
| „ „ Gronomski    | — wydawnicze           |

- |      |            |                      |
|------|------------|----------------------|
| kol. | Przeworski | — naukowo-techniczne |
| „    | Wroczyński | — zagraniczne        |
| „    | Oryński    | — imprezowe          |

Członkowie Zarządu Sekcji wchodzić jednocześnie do odpowiednich Komisji Głównych przy Zarządzie Głównym Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji R.P.

Na zebraniu organizacyjnym przyjęto, że stałym lokalem Zarządu Głównego Sekcji Samochodowej będzie siedziba Departamentu Samochodowego Ministerstwa Komunikacji w Warszawie, ul. Kazimierzowska 52.

Przy każdym oddziale Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji R.P. powinna pracować Sekcja Samochodowa.

Zarząd Sekcji Samochodowej

# „PRZEGLĄD KOMUNIKACYJNY“

nr 11 (41) — 1948

## СОДЕРЖАНИЕ

- T. Swięciakowski — Исследование зависимости достоя колесных бандажей и износом рельсов
- B. Wyrzykowski — Расчеты достижений в эксплуатации подвижного состава
- C. Alexandrowicz — Выставка возвращенных земель в Вроцлаве
- I. Arlitewicz — Организация перевозки пассажиров в округе Лондона
- K. Białowas — Новый декрет о предприятии: „Польские Государственные Железные Дороги“
- T. Bissaga — От геополитики к технополитике
- I. Jurczenko — Оплачивание труда в советском транспорте
- I. Karczmariski — Как улучшить хозяйство смазочным маслом для автомобилей
- D. Swietow — Новое железнодорожное строительство в СССР
- L. Wolgin — Современные методы составления поездов

## SOMMAIRE

- Etudes sur la relation entre la dureté des bandages de roues du matériel roulant et l'usure des rails, par T. Swięciakowski
- Calculs d'obtentions dans l'exploitation du matériel roulant, par W. Wyrzykowski
- Exposition des Territoires Regagnés à Wrocław, par S. Alexandrowicz
- Organisation du transport de voyageurs dans la région du Londres, par J. Arlitewicz
- Nouveau decret sur l'entreprise „Les Chemins de fer de l'Etat Polonais“, par K. Białowas
- De la géopolitique à la technopolitique, par T. Bissaga
- Paiement de travail dans le transport soviétique, par I. Jurczenko
- Comment améliorer le régime d'huiles des autos, par J. Karczmariski
- Nouveau procédé de construction de chemins de fer à l'URSS, par D. Swietow
- Méthodes modernes à former les trains, par L. Wolgin

## CONTENTS

- Researches on the relation between the hardness of wheel rings of rolling stock and the wear of rails, by T. Swięciakowski
- Calculations of obtainments in rolling stock exploitation, by W. Wyrzykowski
- Exhibition of Regained Territories in Wrocław, by S. Alexandrowicz
- Passenger transport organisation within the London district, by J. Arlitewicz
- New decree on the enterprise: „The Polish State Railways“, by K. Białowas
- From the geopolicy to the technopolicy, by T. Bissaga
- Labour payment in the soviet transport, by I. Jurczenko
- How to improve the car oil management, by J. Karczmariski
- New railway constructing methods in USRR, by D. Swietow
- Modern methods of forming the trains, by L. Wolgin

NACZELNA ORGANIZACJA TECHNICZNA  
ODDZIAŁ GDAŃSKI  
Al. Wolności 17, Gdynia  
tel. 4-9-19

